Los MEDIOS BLINDADOS en la Guerra Civil Española

Teatro de operaciones de LEVANTE, ARAGÓN y CATALUÑA 36/39 2.ª parte

ALCAÑIZ FRESNO'S EDITORES

Edita: AF Editores

C/Cromo, Parcelas 18 a 20 - Polígono Industrial San Cristóbal
47012 VALLADOLID (España) - Ap. de Correos n.º 2038
Tfnos: 983 20 69 28 / 983 39 05 83 / 983 21 31 41
Fax 983 39 53 36 / 983 21 26 76
E-mail: af@alcanizfresnos.com
http://www.libromedia.com/quironediciones

Editor: Carlos Fresno Crespo.

Director Artístico: Luis Fresno Crespo.

Autor:
Artemio Mortera Pérez

Ilustradores
Luis Fresno Crespo - Julio López Caeiro

Equipo Editorial
Diseño y maquetación: Carlos Fresno de Vega

Colecciones Fotográficas
Archivo «Canario» Azaola - Archivo Editorial
Archivo particular del autor - Bundesarchiv (Coblenza)
Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares)
Servicio Histórico Militar (Ávila) - Biblioteca Nacional (Madrid)
Colección José Oltra. Fototeca, Diputación Provincial de Huesca

ISBN: 978-84-96935-48-8
Depósito Legal: VA-500/2011

Diseño, maquetación e impresión:

alcañiz fresno's s.a.
SISTEMAS DE IMPRESION DIGITAL
C/ Cromo, P. 20
Polígono Industrial Cerro de San Cristóbal - 47012 VALLADOLID (España)

Encuadernación
San Cristóbal Encuadernaciones, S.A. - C/ Cromo, P. 18 y 19
Polígono Industrial Cerro de San Cristóbal - 47012 VALLADOLID (España)

Los MEDIOS BLINDADOS en la Guerra Civil Española

Teatro de operaciones de LEVANTE, ARAGÓN y CATALUÑA 36/39 2.ª parte

Artemio Mortera Pérez

Ilustraciones

Luis Fresno Crespo y Julio López Caeiro



ALCAÑIZ FRESNO'S EDITORES



La carrera hacia el mar

Finalizada la batalla de Teruel con la recuperación de dicha plaza por los nacionales, se encontraban estos con las mejores unidades de su Ejército del Norte encaradas al frente de Levante, contra unas tropas –las republicanas– muy maltrechas por los combates en el Bajo Aragón. En esas condiciones, el Cuartel General del Generalísimo decidió posponer la interrumpida ofensiva sobre Guadalajara/Madrid y aprovechar las circunstancias propicias para un avance hacia el este, hacia el Mediterráneo, con el designio de cortar en dos el territorio que aún controlaban sus adversarios.

Al sur del Ebro, se alineaban los Cuerpos de Ejército que habían reconquistado Teruel: C. E. Marroquí, C. E. de Galicia y C. E. de Castilla, convenientemente reorganizados, a los que se sumaba ahora el *Corpo Truppe Volontarie* (C. T. V.). Pero en esta ocasión no iban a actuar solo las fuerzas situadas al sur del río, sino que se trataba de poner en movimiento todo el frente de Aragón, sumándose a la maniobra los Cuerpos de Ejército alineados al norte del mismo: C. E. de Navarra y C. E. de Aragón. Siete Cuerpos de Ejército[1] en total, con ventiséis divisiones, que iban a protagonizar la mayor batalla de toda la guerra.

Sin embargo, como era norma en el Ejército nacional, a fin de poder concentrar el mayor número posible de medios –artillería de Ejército, aviación y carros de com-

Los *Panzer* I de la Bandera de Carros de Combate de la Legión, vencedores de Teruel, se preparan para proseguir la ofensiva hacia el este por tierras de Aragón. El carro que aparece a la derecha es uno de los armados con ametralladora Breda de 20 mm.

Por estas fechas, los *Panzer* I de la Bandera de Carros llevaban pintada una bandera nacional que cubría todo el frontal a la derecha de la mirilla del conductor. El de la imagen arbolaba, además, un curioso banderín con la cruz de San Andres.



1 A los seis Cuerpos de Ejército relacionados había que agregar uno más 'de enlace', constituido por las Divisiones 1.ª de Navarra, 105 y la de Caballería, unidad esta que sería el germen del futuro C. E. del Maestrazgo.



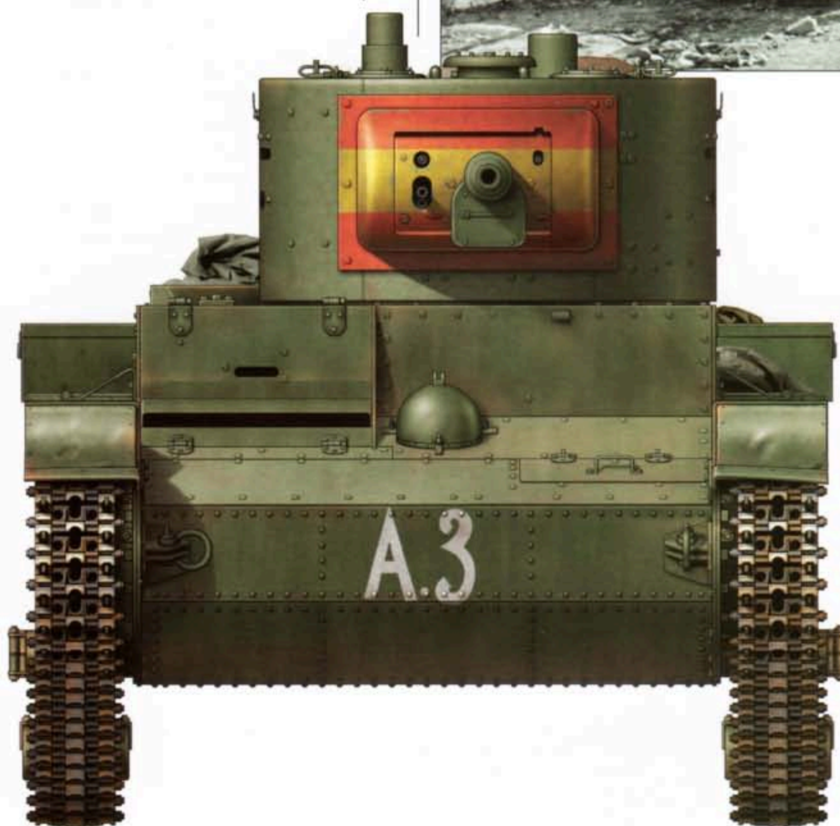
Además de la bandera nacional sobre el frente, los *Panzer* I de la 4.ª y, probablemente, la 5.ª Compañía ostentaban aún las letras identificativas –en este caso, la 'D'– heredadas de las usadas por dicha 4.ª Compañía en la campaña de Asturias.

bate– en la dirección principal del ataque, no se iniciaría la maniobra de forma simultánea, sino en dos etapas, de las cuales la primera quedaría a cargo de las unidades situadas al sur del Ebro, de las que incluso se desgajaba el Cuerpo de Ejército de Castilla, que permanecería cubriendo el frente al sur de Teruel hasta el momento en que se considerara oportuno hacerlo participar en la batalla.

Así pues, esta primera fase de las operaciones quedaría confiada –de norte a sur– a los Cuerpos de Ejército Marroquí (Divisiones 5, 13, 15 y 150), unidades "de enlace" (Divisiones 105, 1 y de Caballería), C. T. V. (Divisiones *«Littorio»*, *«Llamas Negras/XXIII de Marzo»* y *«Flechas»*) y Galicia (Divisiones 4, 82, 83, 84 y 108).

Salvo los blindados asignados al Ejército del Sur, participarían en la





Los T. 26 de la Bandera de Carros de Combate utilizaban, al inicio de la ofensiva de Aragón, un código de identificación alfanumérico.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.



ofensiva la totalidad de los medios acorazados con que contaba el Ejército nacional. A saber:

1) Bandera de Carros de Combate de la Legión, constituida por O. C. de 12 de febrero de 1938 "*con todo el personal del Regimiento de Carros N.º 2 y de otras Unidades que estuvieran integradas en el Primer Batallón de Carros de Combate*", que se encuadrarían

en la Bandera de Carros de Combate de la Legión con dependencia exclusiva del 2.º Tercio de la Legión y la siguiente composición[2]:

Mando y Plana Mayor (teniente coronel José Pujales Carrasco), con un carro *Panzer* I

1.er Grupo
- Mando y Plana Mayor (comandante Gonzalo Díez de la Lastra), con un carro *Panzer* I
- 1.ª Compañía, con 16 carros *Panzer* I
- 2.ª Compañía, con 16 carros *Panzer* I
- 3.ª Compañía, con 16 carros T.26 (capturados)

2.º Grupo
- Mando y Plana Mayor (comandante José García García), con un carro *Panzer* I
- 4.ª Compañía, con 16 carros Panzer I
- 5.ª Compañía, con 16 carros *Panzer* I
- 6.ª Compañía, con 16 carros T.26 (capturados)[3]

Compañía de Antitanques, con 8 cañones PAK 35/36 de 37 mm (capitán Martín Ercilla García)[4]

Unidad de Transportes (capitán José Alfaro Páramo)[4]

Unidad de Talleres (capitán Félix Verdeja Bardales)[4]

3.er Grupo
- Mando y Plana Mayor
- Escuela de Carros, en Casarrubuelos (Madrid), con 16 carros Renault FT.17 (capitán La Cruz Lacaci)
- Compañía de Depósito, con 5 carros *Panzer* I

Sección de Talleres

2) *Raggruppamento Carristi*, dependiente exclusivamente del C.T.V. Mantenía la misma composición y organización adoptada en octubre de 1937, a base de dos batallones, con cuatro compañías y un total de 52 carros C.V.33 y C.V.35. La única novedad era que, a lo largo de esta batalla –de la marcha hacia el Mediterráneo–, iría incorporando algunos medios capturados al enemigo; así, pasarían a formar parte de su Compañía de Autoametralladoras un autoametralladora-cañón BA.6 y dos autoametralladoras FA.I, sin duda de los tomados en el norte, a los que posteriormente se unirían algunos autoametralladoras Tipo ZIS/3HC, que pasaron a su poder sobre el propio campo de batalla. Al inicio de las operaciones, disponía igualmente el *Raggruppamento* de una sección de cinco carros T.26, tres de los cuales causaron pronto baja por averías –muy probablemente, a causa de una deficiente puesta a punto durante su recuperación efectuada a base de 'canibalización'–, siendo reemplazados por otros dos T.26 y un BT.5 de los capturados durante el avance[5].

Autoametralladora FA.I –sin duda, de los capturados a los republicanos en el Teatro de Operaciones del Norte– agregado ahora a la Compañía de Autoametralladoras del *Raggruppamento Carristi*.





El C. T. V. iniciaría la ofensiva de Aragón con 52 *carri veloci*: la totalidad de los encuadrados en el *Raggruppamento Carristi*.

El Ejército del Norte nacional dispondría, en principio, para su ofensiva en Aragón de un total –al menos, en plantilla– de 67 *Panzer* I, veintinueve T.26, 52 *carri veloci* y una decena, aproximadamente, de blindados de ruedas.

Para la ruptura del frente, que tendría lugar el 9 de marzo, el Primer Grupo de la Bandera de Carros fue asignado a la 5.ª División de Navarra, del C. E. Marroquí; utilizaría como base de partida la carretera de Villanueva de Huerva a Belchite, situándose a la altura de su kilómetro 13.

La 4.ª Compañía del Segundo Grupo fue agregada a la División de Caballería y 1.ª División de Navarra, concentrándose en el kilómetro 12 de la carretera de Badules a Bádenas, mientras el resto del Grupo –Plana Mayor, 5.ª Compañía y 1.ª Sección de la 6.ª– deberían cooperar con la 83.ª División del Cuerpo de Ejército de Galicia, teniendo Vivel del Río como base de partida.

Por último, el *Raggruppamento Carristi* daría apoyo al C. T. V.

Frente a este despliegue, el Ejército Popular mantenía en línea en el frente de Aragón, los Cuerpos de Ejército X, XI y XII, del Ejército del Este; los Cuerpos XXI, XXII, V y XVIII, del Ejército de Maniobra, y los Cuerpos XIII y XIX del Ejército de

2 A.G.M. – C.G.G. – L. 158 – C. 3.

3 La 6.ª Compañía solo tenía operativa la 1.ª Sección, hallándose la 2.ª Sección en organización en Cariñena.

4 Cada una de ellas tenía una sección permanentemente agregada a cada uno de los Grupos 1.º y 2.º. La Unidad de Talleres tenía una tercera sección asignada al 3.er Grupo.

5 Nicola Pignato. «**Mezzi corazzati e blindati. 1935-1939**», págs. 64-65.



Autoametralladora-cañón BA.6 igualmente encuadrado en la citada Compañía de Autoametralladoras del C. T. V. procendente, con toda probabilidad, de las capturas efectuadas en el norte.



Un *Panzer* I *Ausf.* B de la Bandera de Carros de Combate de la Legión, adelantando a una columna de camiones durante el avance por tierras de Aragón.

del Ejército nacional que iba a comenzar, frente a los tres Cuerpos de Ejército –con un total de quince divisiones– que desplegaba este, Levante, con un total de veintidós divisiones, lo que no suponía una inferioridad notable, si se tiene en cuenta que iba a mantener una batalla defensiva.

Concretamente, el sector al sur del Ebro afectado por la ofensiva se hallaba defendido por los Cuerpos de Ejército XII y XXI en primera línea y los C. E. XVIII y V en inmediata reserva, de los cuales se incorporaron a la defensa la víspera de la ofensiva la 35.ª División internacional del V y la 79.ª del XVIII, a las que se sumaron inmediatamente la 19.ª División del XIII C. E. y algunas brigadas de la Reserva del Ejército del Este y de la 25.ª División del XXII hasta constituir un conjunto de doce divisiones que refrendaban la tónica de inferioridad moderada en la totalidad del frente de Aragón.

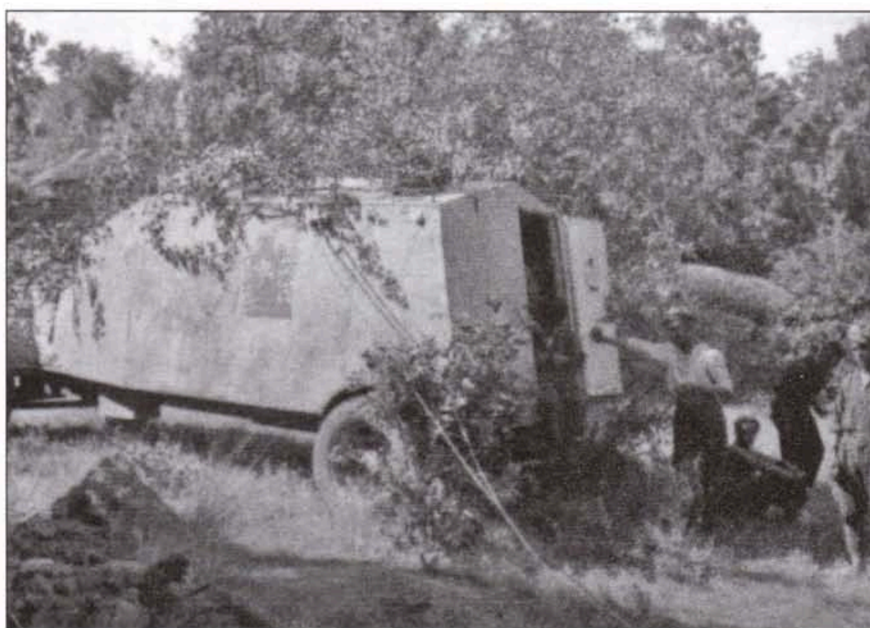
Tras el final de la batalla de Teruel, la División de Ingenios Blindados republicana se había retirado de los frentes aragoneses, como era propio de la actitud defensiva que se adoptaba en ellos, pasando a retaguardia, pero no eran pocas las pequeñas unidades acorazadas –sobre todo, de autoametralladoras– dejadas afectas a los Cuarteles Generales de los Ejércitos y Cuerpos de Ejército citados[6], de suerte que tales ingenios intervinieron, aunque no en gran número, ya desde los primeros combates.

6 Así, por poner un ejemplo puntual, Robert H. Merriman, comandante eventual de la XV Brigada Internacional, tenía a su disposición una "*tanqueta*" en la que circulaba por las primeras líneas del frente en los momentos iniciales de la batalla. (Cecil Eby. «**Voluntarios norteamericanos en la Guerra Civil española**», págs. 289 y 292.)



Las terceras brigadas de cada división del Ejército Popular disponían de una sección de blindados, en lugar de la sección de caballería de las otras dos brigadas. Tales secciones de blindados solían estar afectas a las Planas Mayores y equipadas en gran parte con ingenios 'irregulares', como este Hispano Suiza, quinta versión –al que se le ha desmontado la torre–, fotografiado en Alcorisa.

La imagen nos muestra el blindado de apoyo del 'Altavoz del Frente' (Servicio de Agitación y Propaganda, republicano), desplazado hasta Aragón desde los frentes del Centro.



La ofensiva nacional

Esta se desencadenó, como se ha dicho, el 9 de marzo, consiguiendo romper el frente, en mayor o menor extensión, en todos los puntos. El Primer Grupo de la Bandera de Carros, en vanguardia de la 5.ª de Navarra, avanzó por la carretera Cariñena-Belchite, tras ocupar las primeras posiciones enemigas, hasta el kilómetro 35, capturando setenta prisioneros y dos cañones anticarro.

La Agrupación del Segundo Grupo que daba apoyo al Cuerpo de Ejército de Galicia operó sobre la carretera de Vivel del Río a Armillas, ocupando las primeras líneas republicanas; un *Panzer* I de la 5.ª Compañía resultó averiado por disparo de anticarro.

La unidad blindada con mayores problemas resultaría ser el *Raggruppamento* que, acompañando al C. T. V. perdió tres carros al entrar en Muniesa; uno de ellos el del capitán Paladini[7], que resultó muerto, y otro con tripulantes españoles.

Por parte republicana la única reacción de fuerzas blindadas tuvo lugar contra un objetivo ajeno a la ofensiva nacional, al flanco derecho de la misma, en el que algunos carros del XXII C. E. cañonearon las posiciones del Chopo y el Alto de la Torana, al N.E. de Teruel, defendidas por tropas del C. E. de Castilla.

Entre las primeras provisiones tomadas por el Estado Mayor republicano, se disponía el empleo inmediato de estos carros en un contraataque sobre el ala derecha de la penetración nacional –C. E. de Galicia–, que debían llevar a cabo las fuerzas del C.E. XVIII aún no empeñadas en la batalla, con el apoyo de "*la artillería y blindados del C. E. XXII*"[8]. Pero no era solo en la zona del Ejército de Maniobra –XXI C. E.– donde se iban a emplear los carros; en el sector de Belchite un grupo de T.26, que Andreu Castells evalúa en "*una compañía de carros formada por 15 unidades*"[9], debía apoyar la defensa de la citada plaza, formando parte de una agrupación especial constituida por las brigadas internacionales XIII y XV, la 95.ª de Infantería de Marina y las tropas de la 24 División que defendían la línea, todas ellas a las órdenes del general Walter.

Todo fue en vano. Belchite, Almonacid, Codo y Puebla de Albortón caerían al día siguiente, 10 de marzo, en poder de la 13 División, las dos últimas, mientras la dos primeras eran ocupadas por la 5.ª División de Navarra con el apoyo del Primer Grupo de la Bandera de Carros, subdividido en dos agrupaciones. Una de ellas avanzó por la carretera de Fuendetodos a Belchite, prestando apoyo al grupo del teniente coronel Peñarredonda –Banderas XIV y XVI de la Legión–, en la ocupación de la ermita del Pueyo[10], para continuar desde allí hacia Belchite junto con otras unidades de la Agrupación Fernández Capalleja. La otra agrupación de la Bandera de Carros envolvía Belchite para facilitar su ocupación a las fuerzas de la 5.ª de Navarra. Ninguna de las dos agrupaciones de carros nacionales se topó con los blindados enemigos, que fueron empujados a la huida por los legionarios de la XVI Bandera. El 'parte' nacional consignaba la captura de "*cinco tanques rusos, de ellos cuatro en perfecto estado*", dos de los cuales lo fueron en el sector del C. E. de Galicia, durante el contraataque de que fue objeto la posición de la 'Torrecilla' (al oeste de Armillas), por el pelotón del 5.º Batallón del Regimiento de La Victoria que la defendía, al mando del sargento David Vicente Berrocal, que fue recompensado por esta acción con la Medalla Militar Individual (O. C. de 1 de diciembre de 1943 / D. O. n.º 280).

La 4.ª Compañía de la Bandera de Carros, haciendo de enlace entre la División de Caballería y la 1.ª de Navarra, ocupaba Bádenas, Santa Cruz de Nogueras y Nogueras y, el día 11, Villar de los Navarros, Moyuela y Moneva.

Ese mismo día 11, las fuerzas del C. T. V., precedidas por los carros, ocupaban Alacón y alcanzaban Oliete. A la 4.ª Compañía de Carros del *Raggruppamento* se le había confiado la ocupación del puente sobre el río Martín, por el que la carretera entra en la población, hallándose en dificultades para cumplir su misión por la fuerte resistencia enemiga, que causó heridas a su comandante. El cabo Renato Zanardo avanzó entonces en solitario con su carro, logrando cruzar el puente, evitar su voladura

7 Le sería concedida, por su actuación, la Medalla de Oro al Valor, italiana.

8 Ramón Salas Larrazábal. «**Historia del Ejército Popular de la República**», pág. 1725.

9 «**Las Brigadas Internacionales de la Guerra de España**», pág. 312.

10 Peter Kemp («**Legionario en España**», pág. 196), perteneciente a la XIV Bandera, testimonia que cada una de sus compañías iba acompañada por "...*seis carros ligeros alemanes, armados cada uno con dos ametralladoras, y dos de los capturados carros rusos, con un cañón de 37 mm* (sic)". Aunque las cifras no deben tomarse al pie de la letra, reflejan la actuación conjunta de los carros de uno y otro modelo, pese a estar encuadrados en compañías diferentes; algo que ya sería habitual hasta el final de la guerra.

LA LUCHA AL SUR DEL EBRO

(9 a 17 de marzo)

Flechas azules:
Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales.

Flechas rojas:
Actuaciones de los Blindados Republicanos





Carro oruga –probablemente, el prototipo– construido en Barbastro, capturado por los nacionales el 23 de marzo en Tardienta, donde nos lo muestra la fotografía en el patio de la fábrica de harinas de Mariano Gavín Pradel (Harinera Carmen).



El avance nacional por Aragón –especialmente, el que tuvo lugar al norte del Ebro– fue dejando a sus espaldas numerosos blindados desmantelados de los construidos en Cataluña bajo la dirección de la Comisión de Industrias de Guerra, como este Field, segunda versión, aún con la pintada de la Columna «Ascaso».

y permanecer en la orilla opuesta haciendo frente al fuego adversario hasta dar tiempo a cruzarlo a sus compañeros, pese a resultar herido por una granada que casi le arrancó la mano derecha; entró combatiendo en Oliete y, consolidado el dominio de la plaza, volvió a cruzar el puente conduciendo su carro hasta dejarlo en seguridad a retaguardia, mientras agitaba en señal de triunfo su mano destrozada que hubo de serle amputada. Por su rasgo de valor y su historial en las batallas de Guadalajara y Santander, le fueron concedidas la Medalla de Oro al Valor Militar, italiana, y la Medalla Militar Individual y la Cruz Laureada de San Fernando Individual[11], españolas, lo que le convertiría en el italiano más condecorado de la guerra de España.

El frente republicano había saltado en pedazos; el XII C. E. prácticamente había dejado de existir y sus restos se replegaban en desordenada retirada acompañados por los de la 35.ª División internacional que lo había reforzado. En la noche del 11 al 12, el general Vicente Rojo trataría de reorganizar las fuerzas para consolidar una línea de resistencia en unión de los numerosos refuerzos que estaban acudiendo a la batalla, constituyendo tres núcleos defensivos en Azaila-Vinaceite, en Lécera y en Alacón-Oliete, respectivamente, a los que daría sostén un cuarto núcleo situado en su inmediata retaguardia, con el designio de acudir allí donde fuera más necesario. El primero de tales núcleos, constituido por la XI Brigada internacional y los restos de la 44 División, tendría el apoyo de una compañía de blindados y su misión era solo retardatriz, retrocediendo lo más lentamente posible hacía el Ebro, que cruzaría por un puente de barcas. El segundo estaría formado por las brigadas internacionales XIII y XV, a las que habría de unirse la XI, una vez cumplida su misión; es decir, fuerzas ya batidas que solo recibirían el refuerzo de media compañía de blindados. El tercero se constituía con las brigadas de reserva 127.ª y 211.ª, igualmente reforzadas con media compañía de blindados. Por último, el núcleo de reserva, presente en la zona Híjar-Albalate, lo formarían las brigadas 139.ª del Ejército de Andalucía y la 121.ª procedente del norte del Ebro; estas sí eran fuerzas frescas y, además, contarían con el apoyo de cuatro compañías de carros. La presencia creciente de medios acorazados en la zona evidenciaba la llegada a la misma de las fuerzas de la División de Ingenios Blindados.

En cualquier caso, este esfuerzo no serviría para nada. El día 12 continuaba la progresión, aparentemente imparable, de las tropas nacionales con mayor rapidez aún. El Primer Grupo de la Bandera de Carros encabezaría el avance del C. E. Marroquí en dirección a Azaila, participando en la ruptura de la resistencia que el enemigo intentó establecer a la altura del kilómetro 54 y en la ocupación de la población citada, a la que previamente había rodeado. Considerándose entonces desfondada la resistencia ene-

11 Esta última por O. C. de 14 de marzo de 1939/B. O. n.º 78. La Medalla Militar Individual, por Orden de S. E. el Generalísimo, comunicada al general jefe del Ejército del Norte el 15 de marzo de 1938.

Página anterior: Un *Panzer* I *Ausf.* A en las calles de Caspe, recién ocupado.



Entre los blindados que cayeron en poder de los nacionales durante su avance por Aragón vemos el único ejemplar construido en los talleres Melcior Balta por la Metalúrgica Colectivizada Obrera de Villafranca del Penedés. A su lado, volcado y sin torre, un Torras, cuarta versión.

miga, la 5.ª División de Navarra inició un avance motorizado[12] en dirección a Escatrón, llevando en vanguardia los carros del Primer Grupo, la artillería divisionaria y las baterías antiaéreas 2.ª y 6.ª, de 88 mm, de la Legión *«Cóndor»*; estas con la misión de ir emplazándose escalonadamente para cubrir la marcha de la División, machacando las posibles resistencias enemigas[13]. Una de tales resistencias se presentó en el kilómetro 71, al aparecer un grupo de carros republicanos, que el Diario de la Bandera estima en una treintena, contra los que tuvieron que combatir los carros nacionales, que se apuntaron la destrucción de dos de ellos y la captura de uno más en estado de servicio, así como tres plataformas portacarros, piezas de recambio, lubrificantes, etc. La 5.ª División entraba en Escatrón al caer la tarde, tras haber recorrido en la jornada cerca de cuarenta kilómetros, dejando embolsadas las fuerzas enemigas entre su línea de avance y el río Ebro.

La 4.ª Compañía, del Segundo Grupo de la Bandera de Carros, cooperaba al avance de la División de Caballería y de la 1.ª División de Navarra, entrando con esta última en Albalate del Arzobispo, que rebasó.

El resto del Segundo Grupo de la Bandera de Carros –Plana Mayor, 5.ª Compañía y 1.ª Sección de la 6.ª– ocupaba el día 13 Montalbán, en apoyo del Cuerpo de Ejército de Galicia, al sur del despliegue nacional, sufriendo la baja del *Panzer* I 'F' por avería, mientras el C. E. Marroquí, al norte, empleaba la jor-



Un 'cementerio' más de blindados republicanos en el que destacan, entre otros restos, un Field, tercera versión, y un Torras, quinta versión.

12 Héctor Colmegna, médico de la 1.ª Bandera de Falange de Navarra evalúa en "*unos setecientos vehículos*" los que formaban la columna (**«Diario de un Médico argentino en la Guerra de España»**, pág. 147). Pater Kemp (Ob. cit., pág. 207) asegura que, al menos, su unidad, la XIV Bandera de la Legión, hizo la marcha a pie.

13 Las dos baterías de la *«Cóndor»* se desplegaron y emplazaron tres veces a lo largo de la marcha.



Entre los primeros refuerzos enviados por los republicanos al norte del Ebro figuraban la 16 División, del III C. E., y los autoametralladoras Tipo ZIS/3HC de la compañía de blindados que la acompañaban.

nada en la limpieza de la bolsa formada contra el Ebro.

En la anochecida, el C. T. V., que había ocupado Andorra, organizó un *Gruppo Celere*, formado por dos compañías de carros, una de motoametralladoras, dos grupos de artillería y las banderas *«Lupi»* y *«Ardente»* de la División *«XXIII de Marzo»*, con el designio de llegar a Alcañiz en un avance rápido, lo que, efectivamente, lograba al día siguiente a costa de perder un carro sobre la carretera Calanda-Alcañiz[14].

Ese mismo día 14 proseguía el avance nacional[15], actuando la 2.ª Compañía del Primer Grupo de la Bandera de Carros con la 1.ª Agrupación de la 5.ª de Navarra, mientras el resto del grupo acompañaba a la Agrupación Peñarredonda –Banderas de la Legión XIV y XVI, ahora sí, sobre camiones– en dirección a Chiprana, teniendo un enfrentamiento con carros enemigos al que puso fin, sin consecuencias, la caída de la noche. La 4.ª Compañía del Segundo Grupo entraba con la 1.ª División en Calanda, capturando dos carros rusos sobre vehículo. El *Raggruppamento Carristi* entraba en Alcañiz, sufriendo la pérdida de dos carros; uno de ellos, con tripulación española[16].

El día 15, el Primer Grupo participó en la ocupación de Chiprana y prosiguió su marcha hacia Caspe; en las proximidades de esta población, se dividió en dos agrupaciones, una de las cuales continuó su marcha por la carretera, mientras la otra la rodeó por la izquierda hacia la estación del ferrocarril, que tomó. La agrupación del teniente coronel Reyes, encargada de la defensa de Caspe, disponía de un batallón de carros[17], de cuya actuación contra la XIV Bandera de la Legión da testimonio el oficial inglés Peter Kemp[18].

El día 16, prosiguió el envolvimiento de Caspe –que sería totalmente ocupado en la jornada siguiente, en tanto que el C. T. V. entraba en Castelserás y establecía así una cabeza de puente al este del Guadalope–, capturando las fuerzas de la 5.ª División un carro ruso en la cota 237, dos kilómetros al sur de la carretera que desde Caspe prosigue hacia Maella y Gandesa. La División de Caballería, más al sur, en dirección a Alcañiz, se apoderó de otro vehículo del mismo tipo. Entre tanto, los carros del Segundo Grupo agregados al Cuerpo de Ejército. de Galicia actuaban en el sector de Castel de Cabra. El día 17 cayó Caspe, cruzando el Ebro, hacia el norte, buena parte de las unidades republicanas que lo defendían, pero no así el batallón de carros afecto a la Agrupación *«Reyes»*, que se retiró por la carretera de Maella.

---

14 José Luis Alcofar Nassaes. «Los carros Italianos en la Guerra de España». Revista «**Medios Pesados**», n.º 6, pág. 23.

15 A las 14:00 horas de ese día el comandante militar de Tarragona, Pérez Farrás, informaba al ministro de Defensa: "*es imposible contener la cantidad de fugitivos del frente que bajan con armamento, incluso cañones y TANQUES, que huyen por los distintos caminos...*"

16 José Luis de Mesa. «**El Regreso de las Legiones**», pág. 118.

17 A.G.M. – D.R. – L. 768 – C.1.

18 Ob. cit., pág. 214. También la recoge Cecil Eby (Ob. cit. págs. 303-304), quien reduce a tres el número de carros empleados en los combates por la que él denomina Cota de la Alberca (probablemente, la altura de 208 metros de cota, entre las carreteras de Escatrón y Bujalaroz, en cuyas proximidades se encuentra el depósito de aguas).



Las tropas nacionales que avanzaban al norte del Ebro comenzaron tempranamente a capturar los autoametralladoras ZIS/3HC llegados en ayuda del Ejército del Este. La imagen nos muestra a uno de ellos al que retiran del frente sobre una plataforma portacarros que, además, arrastra un avantrén del cañón anticarro soviético de 45 mm Mod. 1932.



Un carro *Panzer* I *Ausf.* A cruza el Cinca sobre un puente pesado de caballetes tendido ante Fraga para reemplazar al volado por los republicanos.

Los carros del C. T. V. entraron en vanguardia el día 19 en Torrecilla de Alcañiz y La Codoñera, capturando en esta última localidad el Puesto de Mando de la 9.ª Brigada de la 11.ª División, de Líster.

La 1.ª División de Navarra había tratado de forzar el paso del Guadalope el día 18, siendo detenida por el fuego de numerosas armas automáticas, emplazadas en alturas dominantes en la orilla este, por el de la artillería y por el de los carros de la desaparecida Agrupación «*Reyes*» a los que ahora se sumaban los llegados con el V C. E., que se hacía cargo de la defensa.

Autoametralladora Tipo ZIS capturado por los nacionales tras haber recibido un impacto directo de artillería que lo dejó fuera de combate.



El día 20, fuerzas del C. T. V. habían sobrepasado Valdealgorfa, perdiendo en el avance hasta esa localidad el carro de Paolo Vaniello y, más al sur, trataban de progresar sobre Torrevelilla, siendo detenidas por la 3.ª División, recién entrada en línea, cuyo jefe, el mayor Tagüeña, aseguró que capturaron dos *carri veloci*[19]. Manuel Tagüeña nos facilita en esa misma obra un dato muy interesante al afirmar que la detención de las tropas *volontarie* se había logrado con la ayuda de unos "*blindados con cañón*" asignados a su división; es esta la primera referencia explícita al empleo de los, con toda probabilidad, autoametralladoras-cañón B.C. Los enfrentamientos continuaron en la jornadas siguientes en las que si bien los italianos no consiguieron avanzar, sus acometidas sirvieron para desbaratar el proyectado contraataque de los Cuerpos de Ejército V, XXII y XXI republicanos. Los combates fueron muy duros frente a la línea Las Foyas (cota 589)-Mirablanca (cota 638)-Lirio (cota 687), asegurando Sandro Piazzoni que "*los carros armados, entorpecidos por lo difícil del terreno, no sirven: el comandante los devuelve después de la primera tentativa*"[20], lo que no sería óbice para que los italianos sitúen precisamente en las proximidades de Mirablanca la recuperación de un *carro veloce*, atascado en terreno dominado por el fuego enemigo, por parte de otro del mismo tipo como ejemplo de una acción factible, aunque inusual por el altísimo riesgo que comportaba[21].

La lucha al norte del Ebro

Las tropas nacionales habían llegado a la línea del Guadalope, que

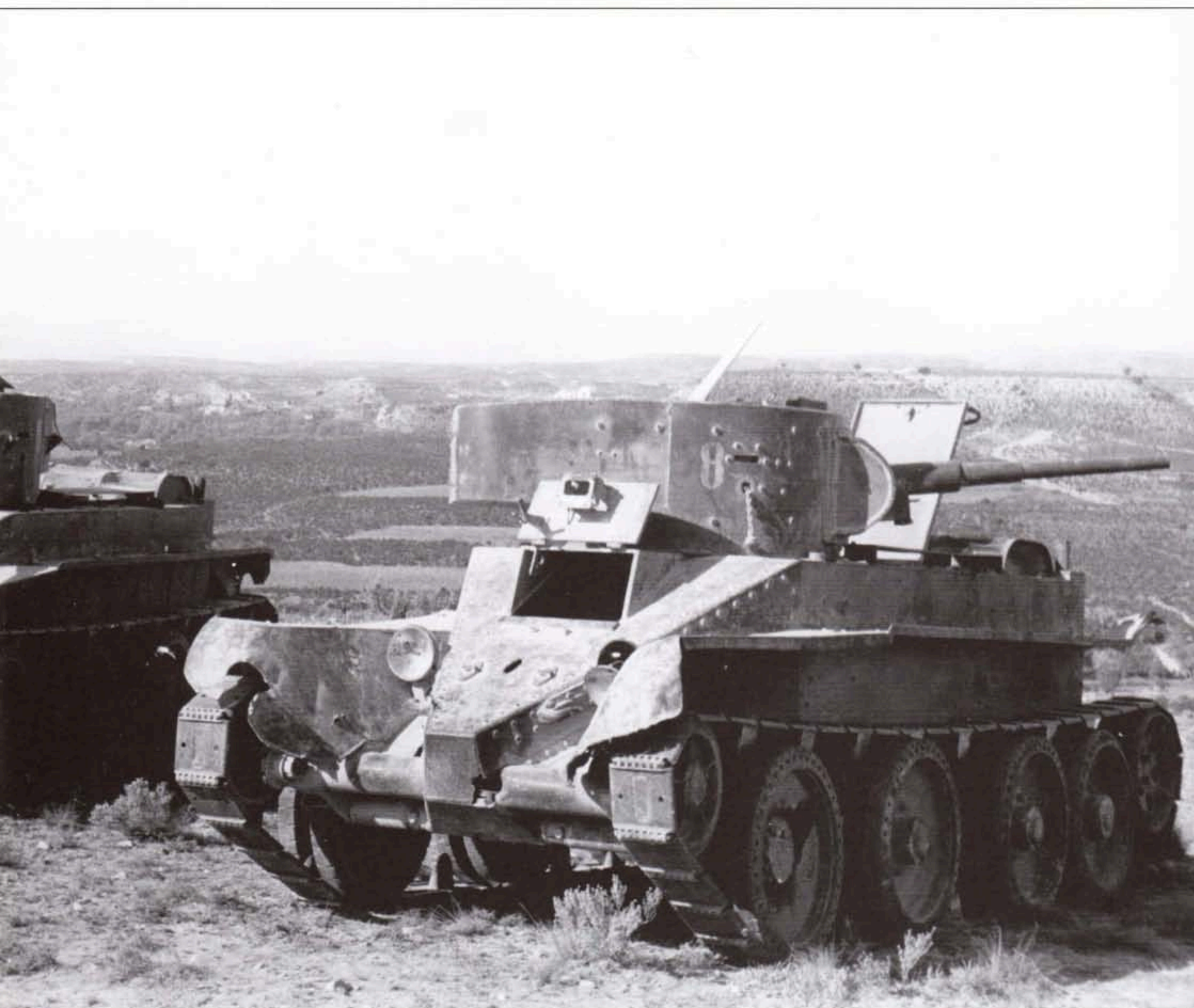


incluso había sido cruzado por el C. T. V., al ocupar, como se ha dicho, Castelserás el día 16; el ejército enemigo al sur del Ebro había sido batido y desorganizado, por lo que se consideró adecuado el momento para romper el frente al norte del río. La maniobra correría a cargo de los Cuerpos de Ejército de Navarra y de Aragón, que cubrían el frente desde el Pirineo hasta el río Ebro a la altura de Osera, a los que se

19 «**Testimonio de dos Guerras**», pág. 173. En ese mismo sentido se expresa Enrique Líster («**Nuestra Guerra**», pág. 191), aunque no indica la fecha en que se produjo el apresamiento.

20 «**Las Tropas Flechas Negras en la Guerra de España. 1937-1939**», pág. 129.

21 Nicola Pignato. Ob. cit., pág. 59, en que recoge el hecho sin precisar la fecha.

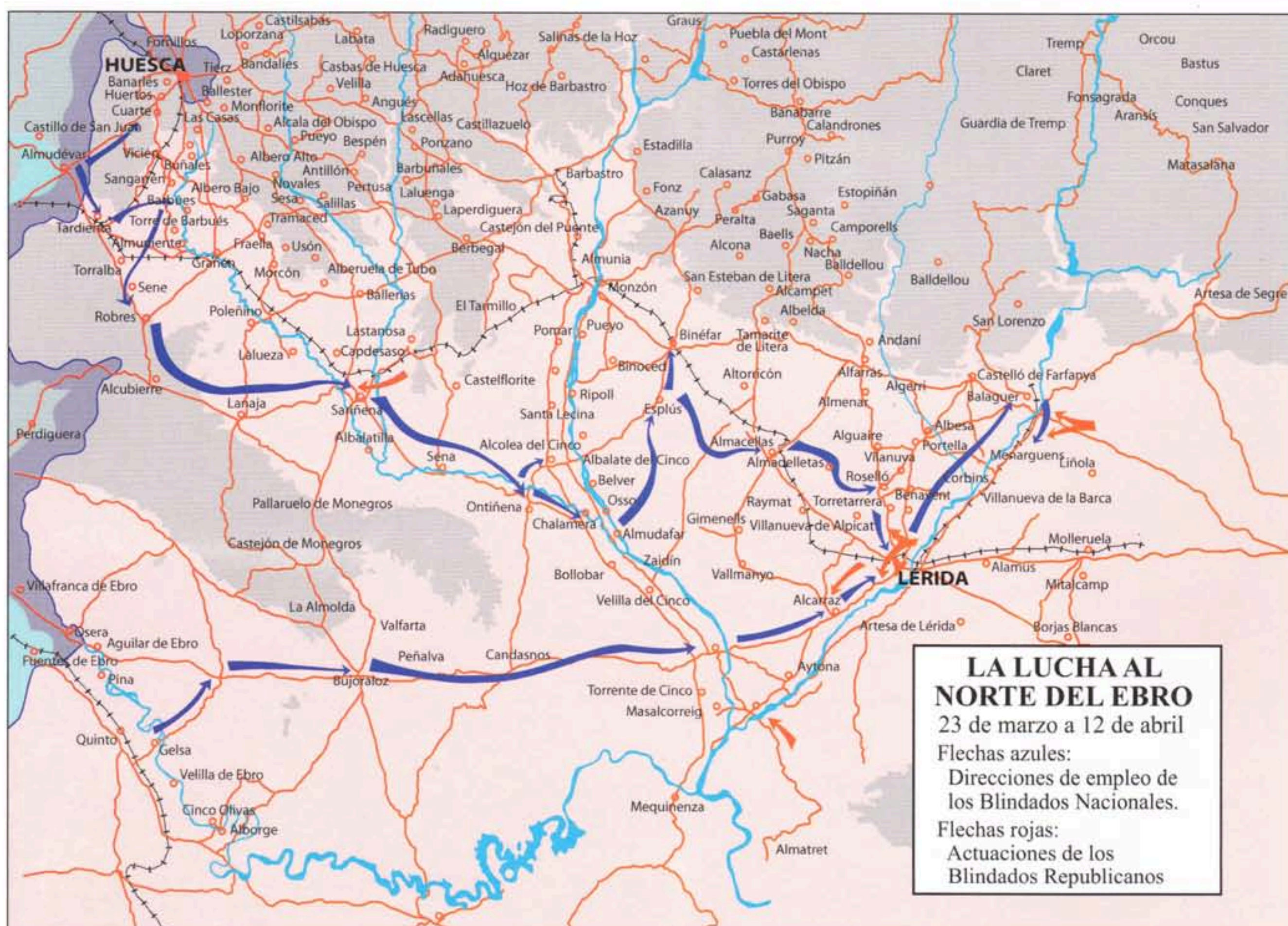


El 28 de marzo, las tropas de la 1.ª División de Navarra y la agrupación de la Bandera de Carros que la acompañaba capturaron, a la altura del km 36 de la carretera Caspe-Gandesa, cuatro carros rusos, de los cuales, al menos, dos eran BT.5; ambos llevaban en la torre un número '8'. (Bundesarchiv 146-1970-079-03/Mensing.)

encomendaba el avance y conquista de las tierras aragonesas hasta la línea del Cinca o, si las circunstancias eran propicias, hasta el Segre. Como sabemos, el Cuerpo de Ejército Marroquí había progresado hasta Caspe, desbordando por tanto las organizaciones defensivas republicanas al norte del Ebro unos setenta kilómetros, por lo que ahora se hallaba en excelente posición para cruzar el río y atacarlas por la espalda al mismo tiempo que los dos Cuerpos de Ejército citados lo hacían de frente. Un plan sencillo con el único riesgo de tener que forzar un río de la envergadura del Ebro con todo un Cuerpo de Ejército, pero asumible para unas tropas cargadas de moral de victoria tras venir desbaratando unas tras otras todas las fuerzas que se les opusieron en la primera quincena de su ofensiva.

Para cooperar a la realización de estos planes, el Primer Grupo de la Bandera de Carros de la Legión se escindió en dos agrupaciones. Una de ellas constituida por la 1.ª Compañía, una sección de carros T.26 de la 3.ª y un pelotón, con dos piezas, de la Compañía de Antitanques quedó agregada al C. E. de Aragón, pasando el día 19 a Zuera y, el 20, a Almudévar, que sería su base de partida. La otra agrupación, con una composición idéntica –2.ª Compañía de *Panzer* I, una sección de carros rusos de la 3.ª y dos cañones anticarro– permanecería asignada al C. E. Marroquí para operar con él en la maniobra de envolvimiento subsiguiente al paso del Ebro.

Estos planes no presuponían la suspensión de las operaciones al sur del río, donde las fuerzas empeñadas, salvo el C. E. Marroquí –de norte a sur: Divisiones 105, 1.ª de Navarra y División de Caballería, C. T. V. y C. E. de Galicia–, deberían proseguir el avance hacia el este. Para apoyar el mismo, el Segundo Grupo de la Bandera de Carros, al que por fin se había incorporado, el día 18, la 2.ª Sección de Carros T.26 de la 6.ª Compañía, en organización durante la primera fase de las operaciones, se subdividía de igual forma que el 1.º, quedando la 4.ª Compañía, la 2.ª Sección de la 6.ª y dos anticarros asigna-



dos al grupo de divisiones que iba a operar en el ala izquierda (norte), mientras la 5.ª Compañía, 1.ª Sección de la 6.ª y dos piezas contracarro continuarían agregadas al C. E. de Galicia, en el flanco sur. El C. T. V. debía progresar por el centro del dispositivo con la cooperación –como siempre, habitual– del *Raggruppamento Carristi*.

El Ejército del Norte nacional iba a empeñar una vez más la totalidad de la 'masa' de carros de que disponía. Al sur del Ebro, en cifras de plantilla, treinta y tres *Panzer* I y dieciséis T.26 rusos capturados, a los que se agregaba el medio centenar de C.V.33 y C.V.35, los cinco T.26/B.T.5, asimismo capturados, y la decena de autoametralladoras del C. T. V. Al norte del río, treinta y cuatro *Panzer* I[22] y dieciséis T.26. Frente a estos últimos, los medios acorazados que podían oponer el Ejército del Este, republicano, consistían en una compañía de carros T.26 y una compañía de blindados[23], aparte de los afectos a las planas mayores de los Cuerpos de Ejército X y XI, que guarnecían el frente, y a las de sus divisiones; aunque entre estos abundaban aún los blindados artesanales construidos por las fábricas de guerra catalanas, de los que pasarían a poder de los nacionales auténticos 'cementerios' durante el avance que iba a comenzar.

Por otra parte, el 13 de marzo había accedido al poder en Francia un nuevo Gobierno de Frente Popular, presidido por Leon Blum, que inmediatamente abría la frontera con España al tránsito de material de guerra[24], comenzando a entrar este en Cataluña en gran cantidad. Entre los primeros materiales recibidos por la República figuraban, junto con piezas de artillería –de 76,2, 80, 105 y 155 mm–, armas ligeras, aviones –bombarderos *Katiuskas* y los nuevos cazas I.16 Tipo 10–..., al menos, los veinticinco carros T.26 que había descargado en Marsella[25] el día 13 el «*Gravelines*», de la naviera 'tapadera' France Navigation, y, en abril, 250 cañones Hotchkiss (Gochkisa, para los rusos) de 37 mm para tanque[26] y los chasis Chevrolet/Thornton LHD de 6x4, que posibilitarían la producción en gran serie de los autoametralladoras-cañón B.C.

22 A los 33 de las compañías 4.ª y 5.ª se sumaba el único *Panzer* I de la Plana Mayor de la Bandera, que entre los días 20 y 26 tuvo su base en Burgo de Ebro, para pasar en esta última fecha a Bajaraloz.

23 «Índice de las unidades que tenía el Ejército del Este al Norte del Ebro», de fecha 1 de abril de 1938. Reproducido en «**Historia del Ejército Popular de la República**», III, pág. 3177.

24 El Gobierno anterior la había mantenido 'oficialmente' cerrada, pero esto no significaba que no pasara material bélico desde Francia a España como afirman -¿ingenuamente?- algunos autores. En realidad, tal prohibición solo hacía que dicho paso fuera discreto y restringido.

25 Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores – R. 1047 – Ex. 35. En el segundo volumen de esta obra («**Los Medios Blindados de la Guerra Civil Española. Teatros de Operaciones de Andalucía y Centro. 36/39**», pág. 217) se decía por error que este buque había desembarcado su cargamento en Cartagena cuando, en realidad, hacía ya mucho tiempo que el material de guerra soviético no era enviado directamente a puertos españoles, sino franceses, desde donde su tránsito impune a la España republicana por tierra quedaba garantizado.

26 Habían llegado a Burdeos en el «*Bougaroni*», asimismo de la France Navigation, el 2 de abril, junto con 5.128.200 disparos.

La ofensiva nacional al norte del Ebro comenzó el 22 de marzo, participando la agrupación de la Bandera de carros agregada al C. E. de Aragón, junto con la Plana Mayor del 1.er Grupo, en la ruptura del frente, en apoyo de la División 53, por la carretera de Almudévar a Huesca. Al día siguiente, prosiguó el avance, ocupando el cruce del ferrocarril Huesca-Tardienta, población esta última que fue igualmente ocupada, apoderándose en su estación ferroviaria de dos vagones blindados y de uno de aquellos "*tanques*" –probablemente, el prototipo– construidos en Barbastro.

Por su parte, el C. E. Marroquí iniciaba en la noche del 22 al 23 el paso del Ebro a la altura de Quinto. Como es natural, la agrupación de carros que tenía adjunta no pudo intervenir en el cruce del río, que se efectuó sobre pontones y, más tarde, sobre puentes construidos con los mismos pontones empleados en el paso nocturno. A las 16:10, la 5.ª División de Navarra daba por ocupada Gelsa y, a las 22:15, el jefe de Pontoneros informaba de hallarse en condiciones de prestar servicio el puente pesado, para 10 toneladas, tendido frente a esta población. Por estos medios cruzaron el Ebro la 2.ª Compañía de Carros y una sección de la 3.ª, que sobrepasaron el pueblo de Gelsa, avanzando por la carretera que enlazaba con la de Zaragoza a Lérida, hasta la altura del kilómetro 5[27].

Ante las peticiones de ayuda del Ejército del Este, el general Rojo aseguró al general Pozas, el mismo día 23, que ya se habían puesto en camino los primeros refuerzos, entre los que figuraba una compañía de blindados, y que se daban las órdenes oportunas para que se incorporara a dicho Ejército otra "*compañía de blindados que estaban en la región de Castellón y que dentro de una hora o poco más estarán en marcha*". Entre tanto, los carros de las compañías nacionales 2.ª y 3.ª habían llegado el día 24 a la carretera Zaragoza-Lérida, continuando por ella en dirección a Bujaraloz, hasta alcanzar el aeródromo[28].

En el sector sur de Huesca, la agrupación encabezada por la 1.ª Compañía de la Bandera de Carros entraba en Barbués con la 53.ª División; al día siguiente, 25, lo hacía con la 54.ª División en Senés y Robres y, el 26, en Alcubierre, Lanaja y Sariñena, apuntándose el 'parte' nacional la captura de cuatro carros blindados republicanos. En el del Cuerpo de Ejército Marroquí, la agrupación de la 2.ª Compañía operaba en La Almolda y Bujaraloz, localidades estas que se ocupaban en la jornada del 25; al día siguiente, acompañaba a una columna motorizada que, llevando por eje de avance la carretera Zaragoza-Lérida, ocupaba Peñalba y Candasnos, llegando a ocho kilómetros de Fraga. Para estas fechas ya se habían incorporado plenamente las dos compañías de blindados con que fueron reforzadas las fuerzas republicanas al norte del Ebro: una de ellas, junto con el Batallón de Apoyo de la División de Ingenios Blindados y el Batallón de Apoyo de la Brigada de Tanques[29], al XI Cuerpo de Ejército y la otra a la Agrupación Autónoma del Ebro, y continuaban recibiéndose refuerzos de este material, consistentes en una compañía de carros T.26 del Ejército, independiente, una compañía de T.26 del Ejército de Maniobra y diez blindados, igualmente del Ejército de Maniobra[30].

El 27, la agrupación de la 2.ª Compañía, acompañando a la 1.ª Brigada, motorizada, de la División 150, y a la División de Caballería rompía la línea fortificada sobre la carretera Zaragoza-Lérida, unos tres kilómetros por delante del puerto de Fraga, y continuaba su avance hasta la propia población de Fraga, que había caído tras ser envuelta por el norte (13.ª División) y el sur (5.ª División). La voladura del puente de la carretera general sobre el Cinca impidió a los carros el paso del río; no así a la caballería, que consiguió cruzar con un escuadrón a la orilla opuesta, posibilitando la formación de una cabeza de puente. Los carros no franquearían el río hasta la conclusión de un puente pesado de caballetes, que les permitió proseguir su avance el día 29, en que alcanzaron las alturas que dominan el acueducto de Alcarraz, en las proximidades del kilómetro 448.

Entre tanto, la agrupación de la 1.ª Compañía, acompañaba el día 28 a la 1.ª Brigada (teniente coronel Eduardo Malagón Pardo), motorizada, de la 54 Divisón, en su progresión hacia Ontiñena, que acupó, prosiguiendo después hacia Alcolea de Cinca hasta tomar la loma que domina la población. Al día siguiente vadeó el río en vanguardia de la División a la altura de Chalamera, constituyendo una cabeza de puente en la orilla opuesta. Curiosamente, esta agrupación retornó a Chalamera para pernoctar, quedando allí retenida hasta el 1 de abril por la crecida del río provocada por los republicanos con la apertura del embalse pirenaico de Barasona, sin posibilidades de cruzar el Cinca, que con facilidad había pasado y repasado el 29.

El 30, la agrupación de la 2.ª Compañía ocupaba Alcarraz, combatiendo contra carros enemigos apoyados por piezas anticarros, capturando tres de estas últimas. Las jornadas del 31 de marzo y 1 de abril fueron empleadas por el Cuerpo de Ejército Marroquí para consumar la aproximación a la plaza de Lérida, cuya defensa había sido encomendada al Cuerpo de Ejército 'A', organizado para la ocasión con las divisiones 46 (Valentín González, El Campesino) y 27, la XIII Brigada Internacional y "*todas las compañías de tanques y blindados y la artillería*" que se encontraban en las inmediaciones de Lérida.

El 1 de abril, la agrupación de la 1.ª Compañía, que había logrado por fin franquear el Cinca, participó, con las fuerzas de la 53 División del C.E. de Aragón, en un importante avance motorizado, en el que se ocuparían Esplús y Almacellas, llegando hasta el kilómetro 14 de la carretera Huesca-Lérida, y aún rematarían la jornada los carros realizando un reconocimiento ofensivo en dirección a Binéfar. Al día siguiente, 2, la agrupación de carros progresó

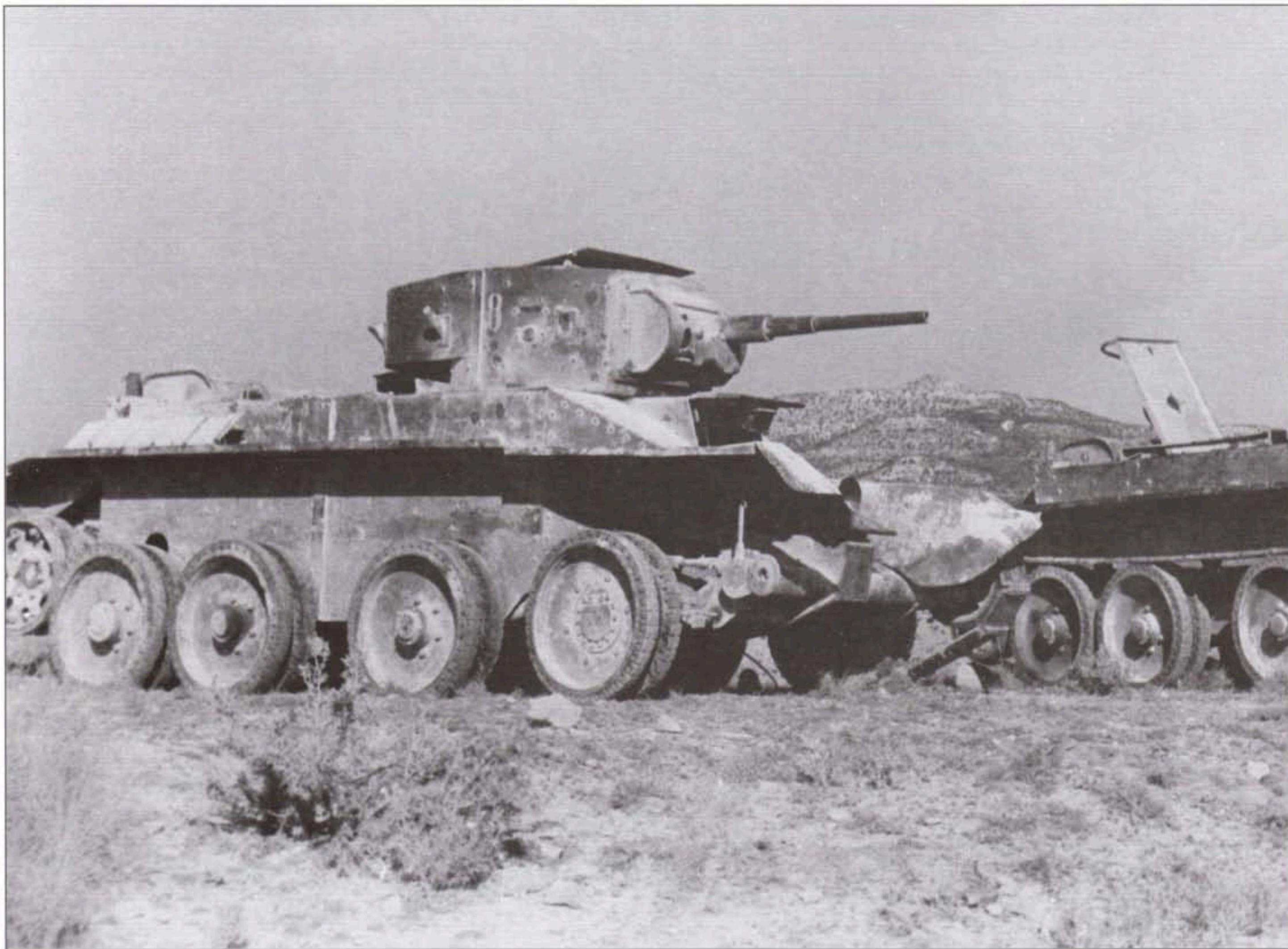
---

27 Informe del Comisariado General del Ejército de Tierra (A.G.M. – D.R. – L.771 –C. 17) en el que, por cierto, asegura que las fuerzas nacionales iban acompañadas por "*una compañía de autos-cañones-ametralladoras* [sic]", cuando sabemos que el apoyo blindado se lo prestaban los carros *Panzer* I de la 2.ª Compañía, armados con ametralladoras, y los carros-cañón T.26 de la 3.ª.

28 Según dicho informe del Comisariado (ver nota anterior), "*las primeras fuerzas enemigas que llegaron al cruce fueron cuatro blindados que marcharon después de abrir fuego sobre los rezagados que se replegaban en dirección a Bujaraloz*".

29 Estos dos "batallones de apoyo", de la división y de una de sus brigadas, no eran, en realidad, unidades acorazadas, sino de infantería motorizada.

30 **Índice de Unidades**..., de 1 de abril, ya citado en la nota 22.



Vista desde otro encuadre de los mismos dos BT.5 de la foto anterior que nos permite observar como el carro de la izquierda ostentaba idéntico número 8 que el de la derecha. (Bundesarchiv 146-1970-079-03/Mensing)

hasta el kilómetro 12, acompañando a la 1.ª Brigada de la 53 División

En esa misma jornada se iniciaba el asalto a Lérida con el ataque a la meseta y el castillo de Gardeny, defendidos por la 10.ª Brigada de la División de El Campesino, a la que daban apoyo cuatro carros T.26. El ataque al castillo, llevado a cabo por la 2.ª Brigada de la 13.ª División, fue encabezado por el 1.er Batallón de Tiradores de Ifni y la agrupación de la Bandera Carros, con la 2.ª Compañía y una sección de carros-cañón de la tercera. Tras duros combates de aproximación, el asalto al castillo (cota 199), rodeado por sucesivas líneas de trincheras, pudo acometerse hacia las 15:00 horas, alcanzándose el objetivo poco después, siendo capturado uno de las carros republicanos e inutilizado e incendiado otro por el fuego de las piezas anticarro. Por su parte, la agrupación de la 1.ª Compañía progresaba en apoyo de la 53 División por el norte de Lérida –ya se había producido el contacto entre los Cuerpos de Ejército de Aragón y Marroquí–, ocupando, en dirección N-S, Roselló y Torrefarrera, alcanzando el kilómetro 5 de la carretera Huesca-Lérida.

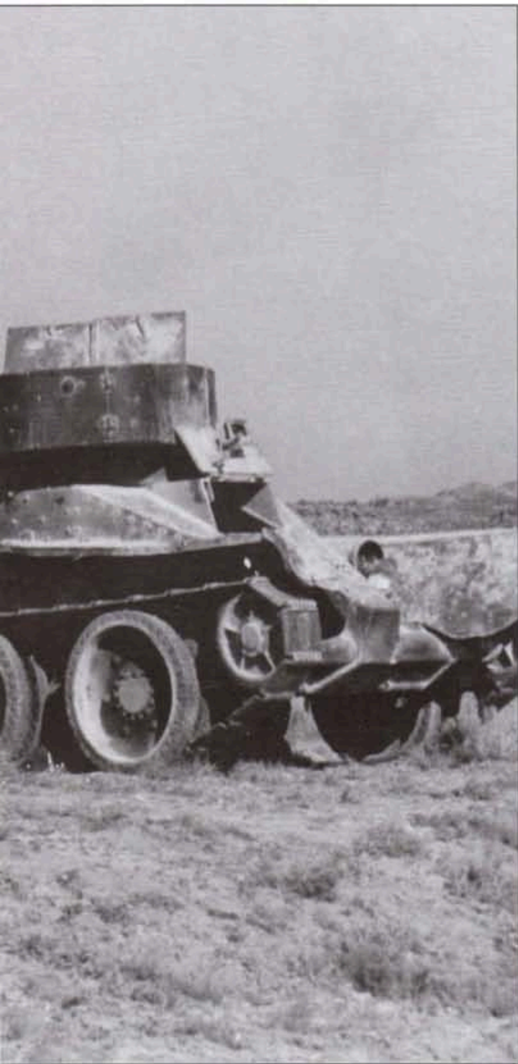
El día 3, comenzó la penetración en el caserío urbano de Lérida, un escenario inapropiado por completo para el empleo de los carros de combate de cualquiera de los dos bandos. Los republicanos situaron algunos blindados y los diez T.26 que le quedaban a la compañía de que disponían, tras la pérdida de dos de ellos el día anterior, entre las carreteras de Huesca y Torrefarrera[31], donde mantuvieron fuego con los carros nacionales empeñados en rodear la población por el norte; entre estos últimos resultaron averiados un T.26, dos *Panzer* I y un cañón anticarro por impactos artilleros. Los carros republicanos consiguieron retirarse al otro lado del Segre antes de la voladura de los puentes, que tuvo lugar hacia las 17:30[32]. Al día siguiente, las tropas nacionales culminaban la ocupación de la plaza, tomando el Parque de Artillería del Ejército del Este en el que, entre otros muchos materiales, se apoderaron de cinco blindados y dos carros rusos útiles.

Fotos de la página siguiente: El carro de la derecha nos muestra los cuatro impactos en la proa que le dejaron fuera de combate. Por su tamaño, pueden perfectamente ser impactos de 45 mm de los T.26 nacionales.

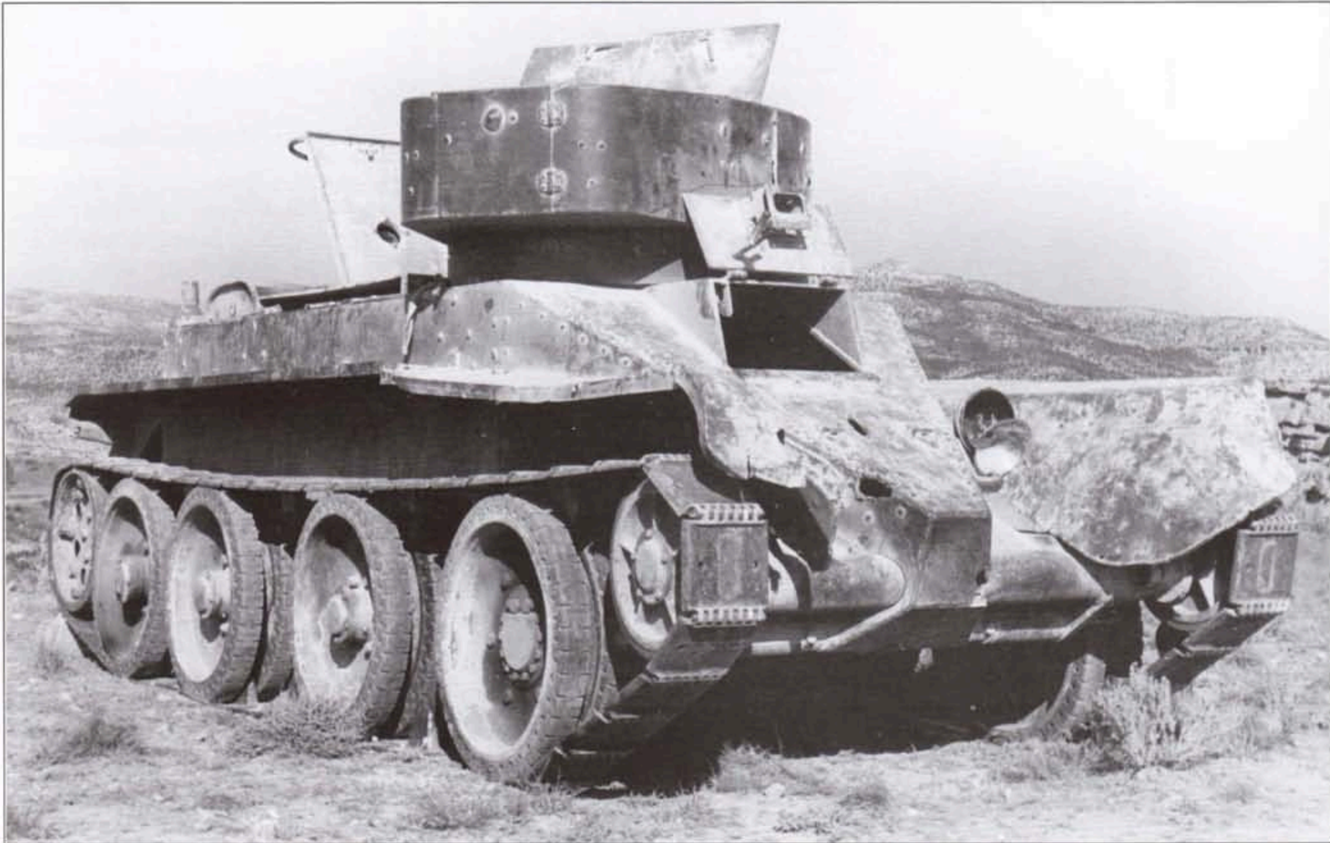
El Cuerpo de Ejército Marroquí permanecería cubriendo la línea del Segre conquistada, pero el de Aragón continuaría la persecuación del

31 Luis M.ª Mezquida y Gené. «**La Batalla del Segre**», pág. 54.

32 Según testimonio al autor del carrista republicano Fernando Lista, cuando se retiró de Lérida en su T.26 tuvo que hacerlo por el puente del ferrocarril porque el de la carretera ya había sido volado.







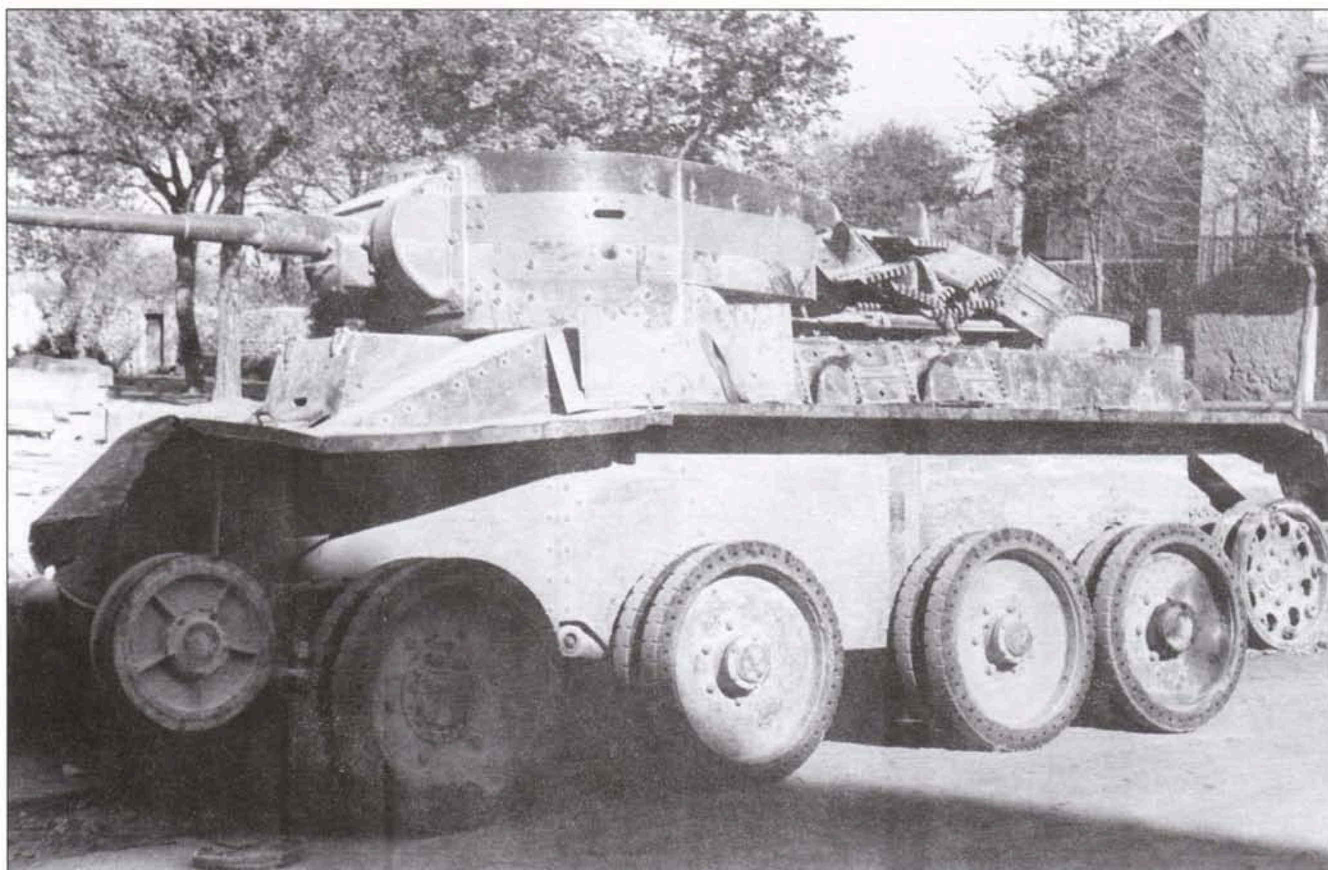




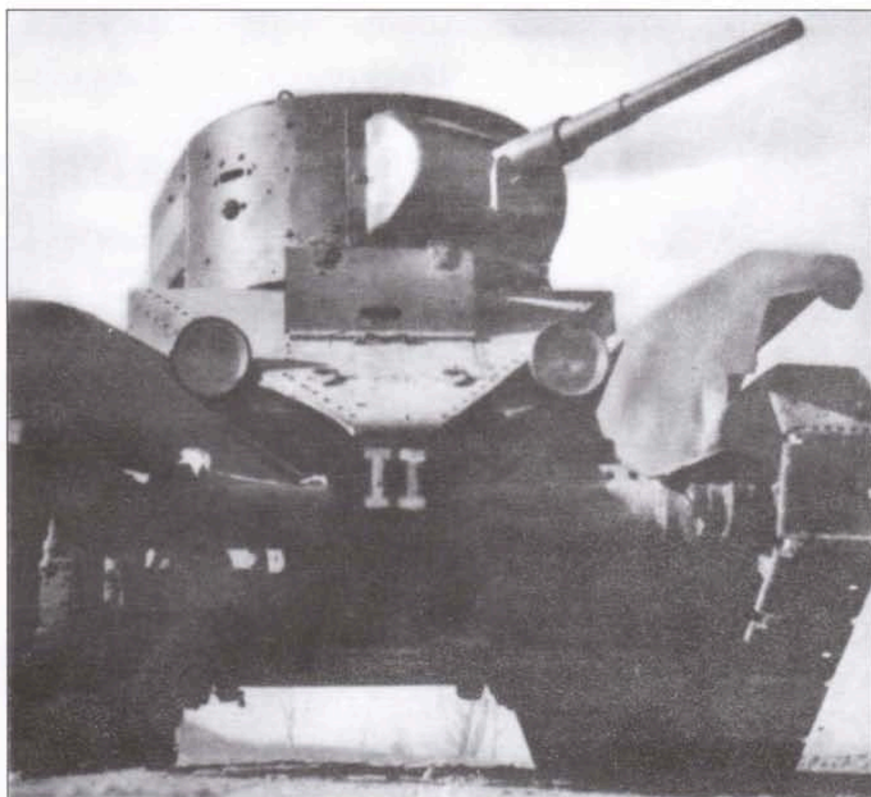


Foto superior: Durante su avance por Aragón, el Ejército del Norte aún capturaría otros BT.5 en estado recuperable. (Bundesarchiv 146-1974-127-14/Mensing.)

Foto central: Camión Autocar transportando un BT.5 capturado hacia los talleres de la Bandera de Carros de Combate de la Legión.

enemigo hacia el norte y, con él, la agrupación de la 1.ª Compañía de la Bandera de Carros que, el día 6, acompañando a la 51 División, ocupó las líneas de cotas 284-285 y 291-292-304 sobre la carretera a Balaguer hasta entrar en la población que aún rebasarían en algunos kilómetros. El 10, participó con la 54 División en el establecimiento de una cabeza de puente al este

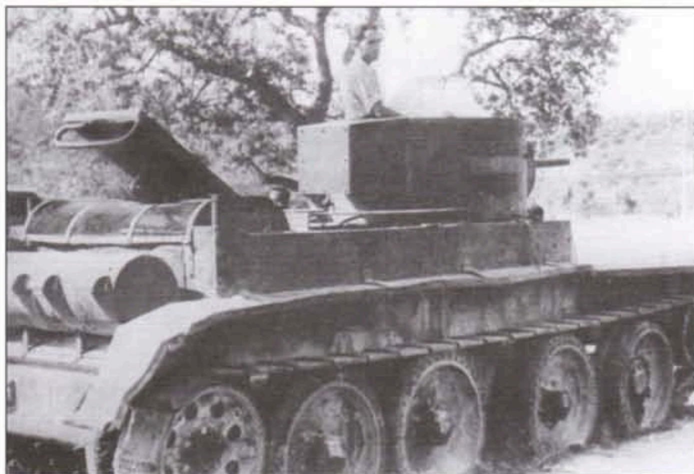
Carro BT.5 abandonado en Aragón por el Ejército Popular en retirada.



Dos carros BT.5 recuperados, ya en servicio con el Ejército nacional. Al que aparece en primer término le han colocado unos faros sobre los guardabarros para reemplazar a los originales, con toda seguridad, destruidos; asimismo, se aprecian parcialmente en la proa de este carro los números romanos con que los identificaban sus captores.

La identificación de los carros BT.5 incorporados al Ejército nacional se hizo mediante números romanos pintados en la proa.

del río, ocupando las cotas 279, 243, 317, 326 y 327 y el pueblo de Vallfogona. El día 11, tropas republicanas efectuaron un contraataque contra la cabeza de puente de Serós con acompañamiento de carros, resultando uno de ellos inutilizado. Aún intervendría la agrupación de la 1.ª Compañía el día 12, en las proximidades de Vallfogona, junto con el 7.º Batallón del Regimiento de América, de la División 54, en el rechazo de los fuertes contraataques que los republicanos emprendieron contra la cabeza de puente de Balaguer, apoyados por una veintena de carros, sin obtener resultado alguno. La concentración de tal número de carros resultaba posible, pese a la derrota sufrida, por la llegada al Ejército del Este de nuevos refuerzos blindados de suerte que, al proceder a la reorganizarción de dicho Ejército, ante la detención de la ofensiva nacional, disponía el 19 de abril de dos batallones de tanques, aunque incompletos, y dos batallones de blindados.

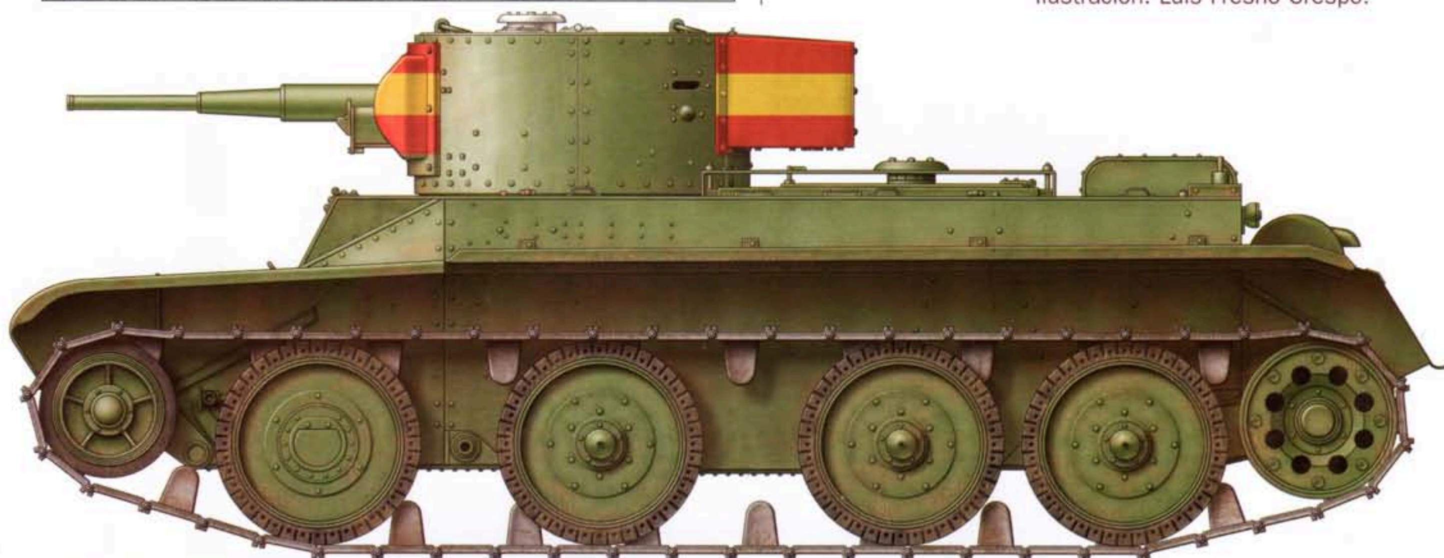


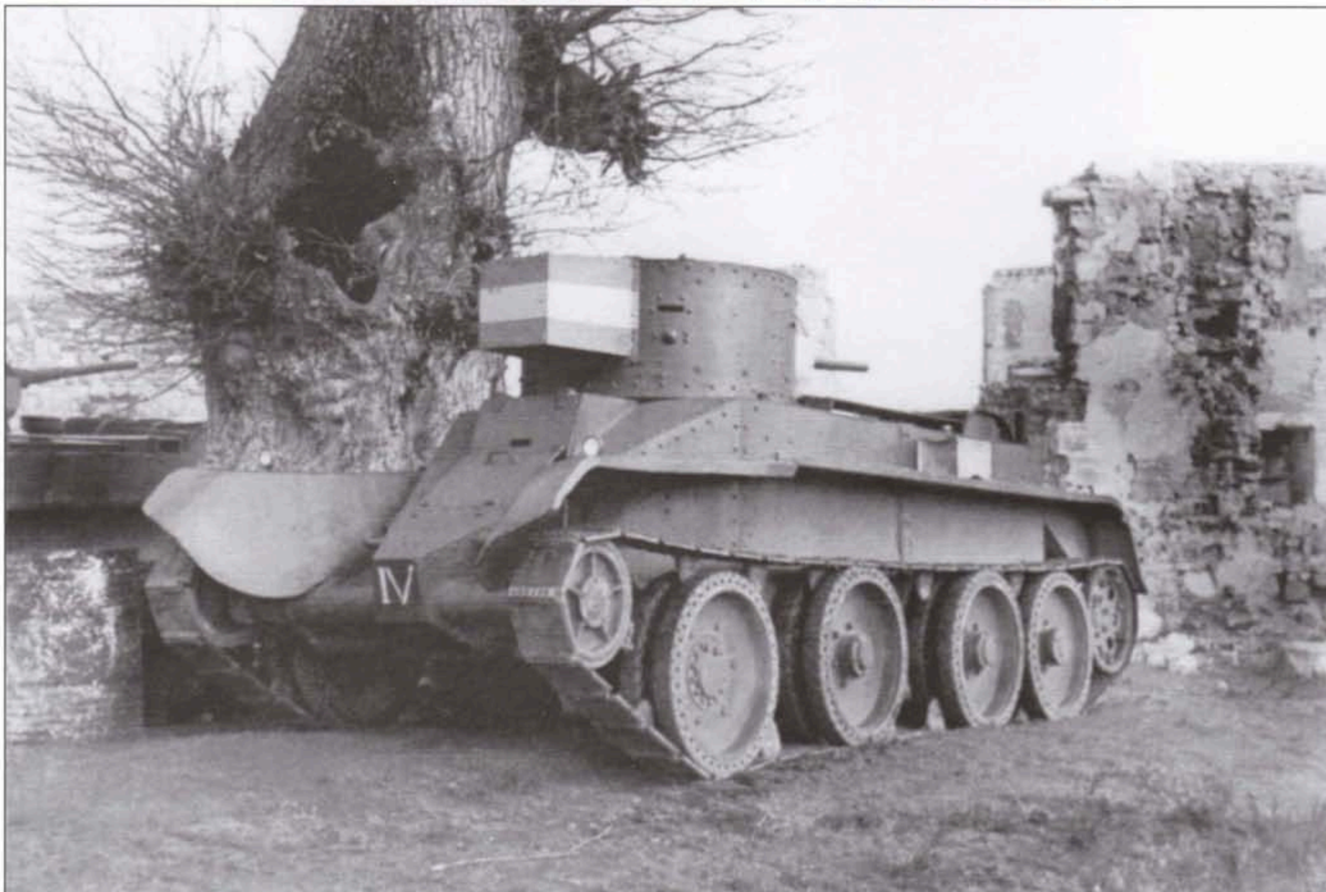
Carro BT.5 capturado por los nacionales. La parte posterior de la torre es más estrecha que el resto de la misma, lo que permite identificarlo como un ejemplar de las primeras series fabricadas. (AGM, Ávila.)

La llegada al Mediterráneo

El 25 de marzo se habían reactivado las operaciones al sur del Ebro. La 4.ª División, del C.E. de Galicia, cruzó el Guadalope y ocupó Mas de las Matas con la cooperación de la agrupación de la 5.ª Compañía del 2.º Grupo de la Bandera de Carros –que llevaba agregada la 1.ª Sección, de carros-cañón, de la 6.ª Compañía– continuando

El mismo carro de la foto anterior ya recuperado para el Ejército nacional, que le ha asignado el número IV.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.





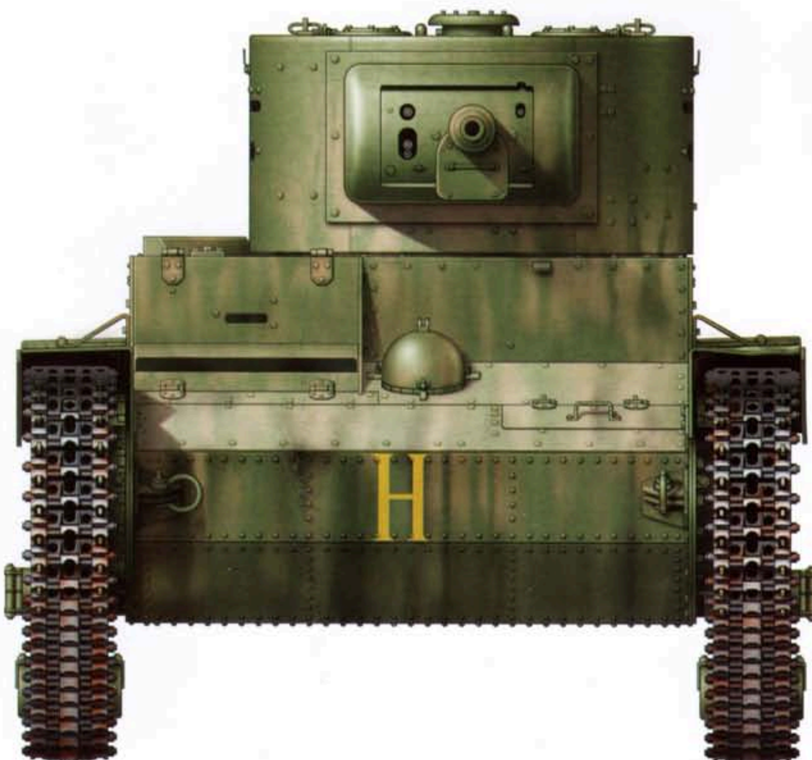




El 26 de marzo, el C.T.V. reemprendía el avance hacia Valdealgorfa-Valdetormo, llevando en vanguardia los *carri veloci*. La imagen de la izquierda nos muestra uno de los T.26 del *Raggruppamento Carristi*.

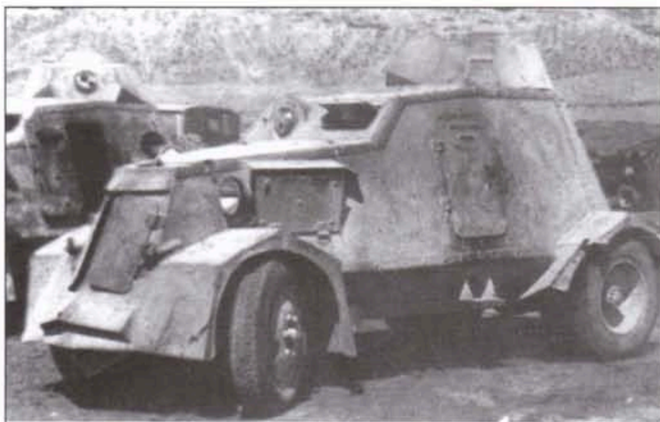
estos hacia Aguaviva y sosteniendo duros combates contra carros enemigos que le inutilizaron un T.26 y dos *Panzer* I. Al día siguiente, 26, esta agrupación combatió en los alrededores de Aguaviva, teniendo un carro averiado; como compensación, quedó en su poder un T.26 republicano.

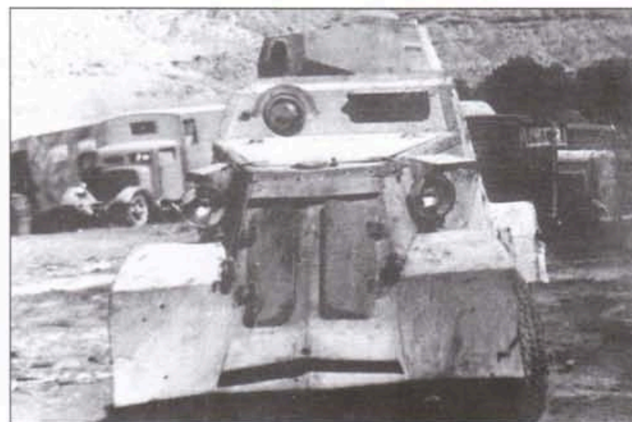
Ese mismo día 26 se puso igualmente en marcha el resto del frente nacional al sur del Ebro. La 1.ª de Navarra logró cruzar el Guadalope al S.E. de Caspe, con el apoyo de la agrupación constituida por la 4.ª Compañía, de *Panzer* I, y la 2.ª Sección de la 6.ª, de T.26. El río fue vadeado por el Tercio de Lácar, que atacó de frente la cota 201, flanqueda por el sur por los carros que, desbordando las cotas 184 y 187, posibilitaron su conquista a continuación, llegando hasta el kilómetro 33 de la carretera Caspe-Gandesa. Por su parte, el C.T.V. rompió igualmente la resistencia de las tropas que se le venían oponiendo y ocupó los vértices Atalaya –al N.O. de Valdealgorfa– y Mirablanca. El día 27, la 1.ª División proseguió su avance en medio de muy duros combates, cooperando los carros en la ocupación de las cotas 269 y 337. Al día siguiente, alcanzó la 1.ª de Navarra la Cruz de Masatrigos, el vértice Ifesa y el kilómetro 36 de la carretera a Gandesa, viéndose obligada a rechazar un fuerte contraataque apoyado por carros rusos de los que cuatro quedaron en su poder; la agrupación de carros de la 4.ª Compañía, que se enfrentó a ellos, se adjudicó dos carros inutilizados y uno abandonado, de los cuales dos, al menos, eran BT.5. Esta victoria se debió al arrojo del teniente Arsenio Inclán Bravo que con su carro aguantó la embestida hasta dejar fuera de combate a los tres carros citados, siendo recompensado con la Medalla Militar Individual (O.C. de 12 de abril de 1938 / B.O. n.º 62). El 29, esta misma agrupación apoyó el paso del Guadalope por unidades de Caballería a la altura de Miraflores y continuó operando por la carretera de Maella en la que uno de sus carros fue 'perforado' por disparo de un carro enemigo, que causó la muerte del teniente Inclán Bravo, de actuación tan distinguida la víspera; en la siguiente jornada entró en Maella, continuando hacia



El avance de las tropas nacionales al sur del Ebro continuó dejando en su poder los carros que el enemigo abandonaba en su precipitada retirada.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.







Autoametralladoras 3HC/ZIS capturados por el C.T.V. durante su avance por tierras de Aragón.

el sur por la carretera hacia Mazaleón, en la que capturó dos carros rusos y uno más el día 31; no deja de ser curioso que el "parte" nacional del día 30 asegure que uno de los capturados era "*un carro Renault de cañón*".

C.V.35 IIº Tipo en una localidad aragonesa recién ocupada.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

Entre tanto, el C.T.V. ocupaba el 30 Valdejunquera, Más del Labrador, Belmonte de Mezquín y Valdetormo, marchando desde esta última población, en dirección norte, por la carretera de Mazaleón con el apoyo de una compañía de *carri veloci* que, tras ocupar el pueblo, prosiguió su avance hasta el puente sobre el río Matarraña, impidiendo su voladura. El día 31, continuaron su progresión



las tropas 'legionarias' hacia Torre de Compte y Calaceite, llevando en vanguardia los carros, encabezados por la sección del teniente Bertoni. Sorprendida esta en una curva de la carretera, fue atacada con bombas de mano que incenciaron el carro del oficial, resultando muertos este y gravemente herido su tripulante; el teniente Rafael Cantillana Amador avanzó con su carro y, saliendo del mismo, "*... apagó el fuego del incendiado, retiró el cadáver del que mandaba la Sección y desalojó al enemigo de las posiciones que ocupaba*"[33]. Poco después ocupaban la localidad citada, capturando ochocientos prisioneros, en buena parte, miembros del *British Battalion* de la XV Brigada Internacional, y dos blindados.La 3.ª Compañía del *Raggruppamento Carristi*, junto con

33 Texto de la concesión de la Medalla Militar Individual al teniente Cantillana (O.C. de 6 de marzo de 1939 /B.O. n.º 72).





Carro *Panzer* I *Ausf.* A de la 5.ª Compañía, agregada a la 4.ª División de Navarra, del Cuerpo de Ejército de Galicia, fotografiado el 13 de abril durante su avance hacia Vinaroz.

algunas patrullas de *arditi* de «Flechas Negras», efectuó un profundo avance hacia Cretas con el objeto de tomar de revés Valderrobres, aunque no pudo penetrar en esta población por hallarse los puentes volados, si bien facilitaría el avance de la 15 División, junto con la cual la ocupó al día siguiente.

Inmediaciones de Vinaroz, 13 de abril de 1938. Secuencia fotográfica del embarque de un *Panzer* I de la 5.ª Compañía en un camión, al que una falsa maniobra del carro provoca la avería de la caja, y subsiguiente transbordo a otro camión operativo. Obsérvese que el carro embarcado ostenta en el costado la Cruz de Borgoña.

El 1 de abril, la 1.ª División inició una maniobra envolvente de la zona de Gandesa a través de un terreno carente de comuniciones, para lo cual fue relevada en la línea de contacto por la 55 División, que debía presionar el frente para aparentar que esta era la dirección principal de la ofensiva, siendo así como dicha 55 División, tras detener la víspera tres contraataques con apoyo de carros sobre su flanco izquierdo, inició la marcha por la carretera de Batea a Gandesa acompañada por la agrupación del 2.º Grupo de la Bandera de Carros de la Legión, constituido por la 4.ª Compañía y 2.ª Sección de la 6.ª. A su vez, la agrupación que reunía la 5.ª Compañía y 1.ª Sección de la 6.ª daba apoyo al C. E. de Galicia en la zona de La Pobleta, ya en tierras de Castellón, cubriendo el flanco derecho de las tropas que entraban en Torre de Arcas y Monroyo.

La jornada del 2 fue testigo del total derrumbamiento del frente republicano entre la acción envolvente de la 1.ª División, que ocupó de revés Pobla de Masaluca, Villalba de los Arcos, el día 1, y Corbera de Ebro, el 2, y la frontal de la 55 División, que tomaba Batea, y del C.T.V., que marchaba decididamente hacia Gandesa, donde confluía con la anterior y contactaban las fuerzas blindadas asignadas a las dos grandes unidades: la agrupación con la 4.ª Compañía de la Bandera de Carros y el *Raggruppamento Carristi* al completo, cuya 4.ª Compañía entró la primera en la población. Entre el copioso botín capturado figuraban, entre otras, muchas armas, "*tres motocicletas, un carro*





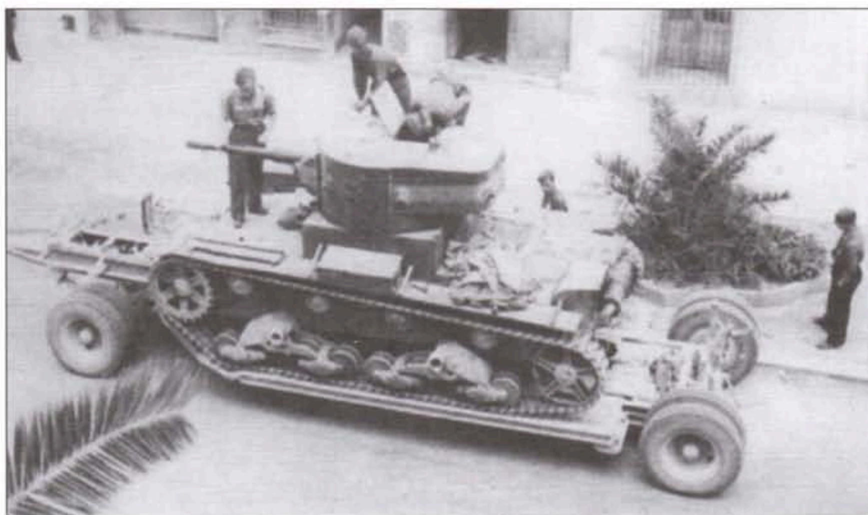




Los *Panzer* I del 2.º Grupo de la Bandera de Carros de Combate de la Legión desempeñaron un buen papel en los combates para alcanzar el Mediterráneo, cortando en dos el territorio enemigo, en apoyo de las Divisiones 1.ª (4.ª Compañía) y 4.ª de Navarra (5.ª Compañía)...



blindado, un tanque ruso y seis cañones antitanques"[34]. Más al sur, el C. E. de Galicia progresaba en dirección a Morella, llevando agregada la agrupación de la 5.ª Compañía de la Bandera de Carros, que marcharía por la carretera hacia dicha localidad, venciendo la resistencia del enemigo, al que capturaron dos cañones anticarros[35], un comandante, un capitán y diecisiete soldados; al proseguir su avance, sostuvieron un enfrentamiento con carros enemigos a los que obligaron a huir a costa de dos sargentos y dos legionarios heridos. El día 4, esta agrupación tomaba parte en la ocupación de Morella, que defendía la CXXIX Brigada Internacional a la que, según Andreu Castells[36], daban apoyo cuatro carros que fueron puestos en fuga por un ametrallamiento aéreo. La Bandera de Carros de Combate de la Legión no volvería a combatir hasta el día 10, en que la agrupación de la 5.ª Compañía del 2.º Grupo actuó para vencer la resistencia enemiga, apenas sobrepasada la Venta del Aire, que había sido ocupada el día 8.



... Al igual que los T.26 de la 6.ª Compañía, uno de los cuales nos muestra la imagen ya en Vinaroz sobre una plataforma portacarros Sd.Ah.115 a la que le faltan los guardabarros.



El 15 de abril, las fuerzas de la 4.ª División de Navarra capturó en Benicarló cuatro T.26 republicanos en servicio. La imagen nos muestra uno de ellos rodeado por curiosos requetés del Tercio de Doña María de las Nieves (1.ª Bandera de FET de las JONS de Aragón), entre los que se encuentra (a la izquierda) don José María Oriol y Urquijo.

Entre tanto, el C.T.V. y la 1.ª de Navarra trataban de abrirse paso hacia el mar por la carretera de Tortosa, encajonada entre el Ebro –desde cuya margen izquierda resultaba batida a placer– y la sierra de Montenegrelo-Puertos de Beceite, que defendían las agrupaciones de Líster y Tagüeña. Tras unos pequeños y costosos avances, que dejaron en poder de los 'legionarios' el pueblo de Pauls y una serie de alturas, hasta el kilómetro 25 de la carretera de Cherta, el C.T.V. trató el 8 de abril de romper la resistencia enemiga en Vértice Rey y el Tossal del Puig, empleándose a fondo, pero fue detenido por el enemigo, que aprovechaba a su favor la dureza del terreno, causándole considerables bajas, entre las cuales figuraba buena parte del personal de la Compañía Lanzallamas del *Raggruppamento* que, además, perdió el carro del teniente Moriconi[37].

34 Boletín Oficial del Cuartel General del Generalísimo de 2 de abril de 1938. Martínez Bande («**La Llegada al Mar**», pág. 158) asegura que fueron tres los carros blindados capturados, sin indicar la procedencia de tal información.

35 Ibarrola, jefe del XXII C.E., trató de detener personalmente sobre la carretera a los carros con una batería antitanque, reconociendo el coronel Menéndez que el personal que la servía resultó muerto en su mayor parte.

36 Ob. cit., págs. 329-330.

37 Sería recompensado con la Medalla de Oro al Valor, italiana.

LA LLEGADA AL MEDITERRÁNEO

(25 de marzo a 20 de abril)

Flechas azules:
Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales.

Flechas rojas:
Actuaciones de los Blindados Republicanos

Ante las dificultades para romper la resistencia en dirección a Tortosa, el Cuartel General del Generalísimo tomó la decisión de encomendar el avance hacia el mar al C. E. de Galicia, que debía rodear por el sur las sierras que estaban resultando tan difíciles de atravesar. Para ello agregó como refuerzo a dicho C. E. a la Agrupación de García Valiño –1.ª de Navarra, 2.ª Brigada de la División 105 y 3.ª Brigada de la División de Caballería–, que fue enviada a las inmediaciones de Morella y, junto con ella, la agrupación de la 4.ª Compañía y 2.ª Sección de la 6.ª del 2.º Grupo de la Bandera de Carros. El 12 de abril se inició la maniobra, operando la agrupación de la 5.ª Compañía por la carretera de Chert hasta las alturas que dominan el pueblo, donde fue detenida por la voladura de un puente, situación que se complicó con la aparición de carros enemigos con los que entabló combate hasta obligarlos a retirarse; al día siguiente, prosiguieron el avance hacia Chert, ocupando el Caserío de Anroig. El 14, la agrupación de la 4.ª Compañía apoyó la progresión de las fuerzas de Valiño, que protagonizaban una conversión hacia el norte de su línea de avance, ocupando Canet lo Roig, Rosell y La Cenia, en tanto que la agrupación de la 5.ª Compañía entró en los pueblos de La Jana, San Mateo y Cervera del Maestre, acompañando a la 4.ª División.

El día 15, esta última agrupación avanzaba por Calig, alcanzando el Mediterráneo en Vinaroz, donde entró a las 15:15 horas combatiendo con carros enemigos, de los que incendió uno, al tiempo que obligaba a los restantes a huir hacia Benicarló, en donde entró poco después capturando otros cuatro en estado de servicio. La 1.ª División había llegado al mar por Alcanar a las 14:30 horas, sin el apoyo de los carros.

La agrupación de divisiones de Valiño, que habían recibido el refuerzo de la 2.ª Brigada de la 61.ª División, proseguiría el avance

Panzer I del 2.º Grupo de la Bandera de Carros tras los combates por Vinaroz. A destacar una vez más la Cruz de Borgoña que ostenta el carro en primer término, así como el suplemento en altura de su torre, que permite identificarlo como uno de los armados con ametralladora de 20 mm.







Autoametralladora 3HC/ZIS, tomado a los republicanos y agregado al C.T.V., fotografiado en Benicarló. Entre los vehículos que le acompañan destaca un triciclo Guzzi *Trialce*.

Ilustración: Julio López Caeiro.

hacia el norte con el designio de ocupar Amposta y Tortosa. La agrupación de la 4.ª Compañía, que le daba apoyo, permaneció el día 16 en San Rafael del Río, actuando tan solo una sección que, partiendo de Ulldecona, llegó hasta Santa Bárbara, teniendo un cabo y un legionario desaparecidos.

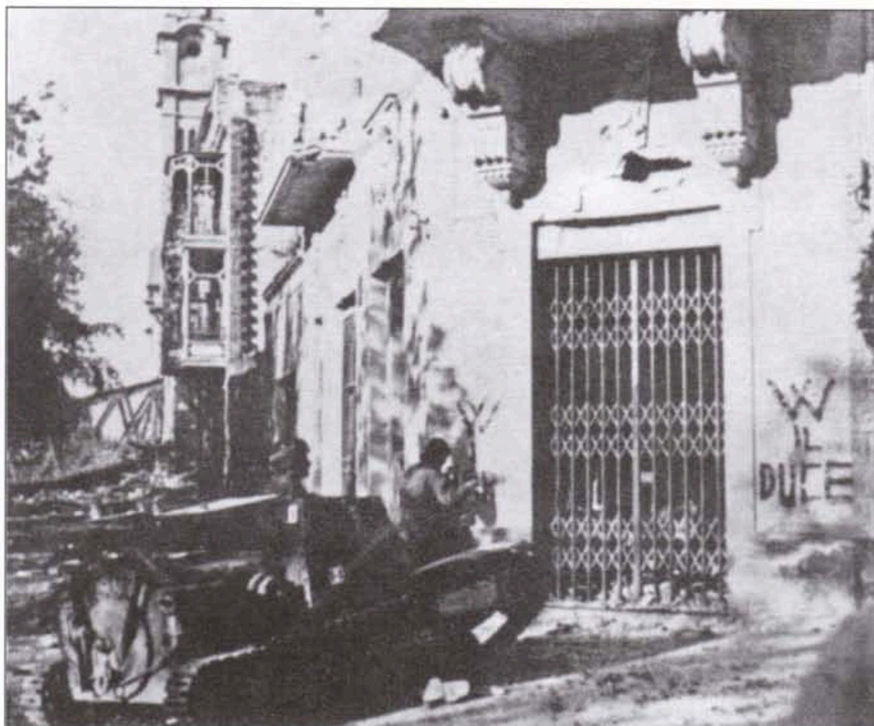


Carros C.V.35 IIº Tipo (a la izquierda) y Iº Tipo (a la derecha) del C.T.V. en Tortosa, detenidos en el Ebro ante el puente volado.

El C.T.V., que en la concepción original de la maniobra parecía el designado para alcanzar el mar, siguiendo la orilla del Ebro, detenido a la altura del kilómetro 25 de la carretera a Tortosa, había quedado excluido de las operaciones de envolvimiento de los Puertos de Beceite y del corte en dos del territorio enemigo. Deseando participar, aunque fuera simbólicamente, en la ocupación de la desembocadura del Ebro, solicitó y obtuvo del Alto Mando autorización para intervenir en ella con un '*gruppo celere*', al mando del *console* De Francisci, compuesto por un batallón de la División «*Littorio*», dos de la «*XXIII de Marzo*» –los tres motorizados– y el *Raggruppmento Carristi* al completo. Esta unidad viajó desde la zona de Gandesa a La Cenia en la noche del 17 al 18, quedando en la amanecida de este último día en disposición de emprender el avance hacia Tortosa, a donde se dirigieron, según Valiño, sin combate[38]. No así la agrupación de la 4.ª Compañía de la Bandera de Carros que, en esa misma jornada, avanzaba desde Santa Bárbara por la carretera de Amposta.

Por su parte, el C.E. de Galicia continuaba su avance hacia el sur, ensanchando así en esa dirección la brecha abierta entre las dos zonas republicanas. El día 18, una sección

38 «**Guerra de Liberación Española (1938-1939)**», pág. 92.



Carristas italianos en Tortosa –al fondo izquierda, se ve el puente volado– 'decoran' las paredes de las casas con 'vivas' al Duce.

de la agrupación de la 5.ª Compañía, destacada en San Mateo en apoyo de la 83 División, emprendió la marcha hacia Salsadella, que fue frenada por el ataque de la aviación y carros enemigos, debiendo retirarse a su base de partida tras haber tenido un carro T.26 incediado. El resto de la agrupación avanzó desde Benicarló hacia Santa Magdalena de Pulpis, llegando hasta el puente a la entrada de la población, donde combatió contra cañones antitanques enemigos. Los pueblos de Santa Magdalena y Salsadella fueron ocupados el 19 y el 20, respectivamente, por las mismas unidades que lo habían intentado el día 18.

En esa misma jornada, el '*gruppo celere*' del C.T.V. entróen Tortosa, no logrando impedir la retirada de las fuerzas enemigas al otro lado del Ebro, cuyos puentes volaron una vez consumada. La agrupación de la 4.ª Compañía, desde Amposta, ocupada la víspera, entró en San Carlos de la Rápita.

Panzer I Ausf. A del 2.º Grupo de la Bandera de Carros de la Legión –el que aparece en primer término es el carro 'P'– en las calles de un pueblo levantino recién ocupado.

Objetivo: Valencia

Tras la polémica decisión adoptada por el General Franco de renunciar, una vez ocupada Lérida, a la persecución del derrotado Ejército del Este y a la prosecución del avance por tierras catalanas –justificada, como sabemos a posteriori, por las graves noticias llegadas a su Cuartel General sobre una muy probable intervención directa en España del Ejérctio francés en el caso de que las tropas nacionales, apoyadas por la Legión *«Cóndor»* y el C.T.V., se aproximaran a su frontera con Cataluña–, optó este por continuar la victoriosa ofensiva emprendida en Aragón en dirección sur, hacia Valencia.

Ya hemos visto como, apenas logrado el corte en dos de la zona republicana en el sector Amposta-Benicarló, el Cuerpo de Ejército de Galicia persistía en su avance hacia el sur. Estas acciones que, en principio, pudieran parecer encaminadas simplemente a ensanchar la brecha abierta en el territorio enemigo, no eran en realidad sino el inicio de un nuevo ciclo de operaciones con el objetivo de ocupar el Levante republicano.

La maniobra debía ser ejecutada por el C.E. de Galicia, que marcha-

Abajo y página siguiente arriba: Para operar en dirección sur –hacia Castellón y Valencia– se hizo preciso trasladar al nuevo frente al 1.er Grupo de la Bandera de Carros de la Legión, que se encontraba en la zona Lérida-Balaguer.







ría de norte a sur, teniendo como eje de avance principal la carretera de la costa hacia Castellón de la Plana y Valencia, y el C.E. de Castilla que, en una primera fase, debía operar desde Ejulve hacia Aguilar del Alfambra, Aliaga y Allepuz para, una vez ocupada la cuenca del curso alto del río Alfambra, iniciar la progresión desde Teruel a Sagunto a lo largo de la carretera que une las dos ciudades, envolviendo así el Maestrazgo. Estaba previsto que ambos Cuerpos de Ejército fueran enlazando sucesivamente en Cantavieja, Zucaina y Jérica, antes de confluir en Sagunto. Un plan excesivamente optimista, como al poco quedó demostrado, y solo factible contra un ejército presuntamente derrotado de antemano; lo que no fue así, ni mucho menos. Ambas masas de maniobra iban a operar excesivamente separadas, como para que la actuación de una de ellas repercutiera significativamente sobre la otra; especialmente, si tenemos en cuenta que en medio de ambas se encontraba la región orográficamente atormentada del Maestrazgo, que ya en anteriores guerras se había revelado como un hueso muy duro de roer para el atacante.

Componían el C.E. de Castilla (general Varela) nada menos que siete divisiones –5, 15, 52, 81, 82, 85 y 108– y una brigada de Caballería, aunque para acometer la maniobra previa para ocupar el terreno al norte de la gran curva del Alfambra iba a emplear solamente tres, en tanto que las restantes se limitarían a presionar la línea de contacto. Dicha maniobra fue concebida como un doble envolvimiento que debía llevar a cabo la División 108 (general Lafuente), encargada de romper el frente en las inmediaciones del vértice Valellas y marchar en dirección SO, cortando la carretera de Ejulve a Cantavieja, con lo que rodeaba toda la zona de frente a su derecha, hasta alcanzar Aliaga, donde confluiría con las restantes unidades que participaban en la acción. Eran estas la División 82 (coronel Delgado Serrano), que partiría de la zona de los vértices Horma y San Just para continuar avanzando hacia el SE, en dirección a Aliaga, que habría de envolver por el N, cortando la carretera desde esta localidad a Ejulve, de suerte que contribuyera a embolsar todo el frente a su izquierda en combinación con el avance de la División 108, y la División 5 (general Sánchez González), que rompería el frente al este de Fuentes Calientes, para progresar seguidamente de oeste a este igualmente en dirección a Aliaga, que debía flanquear por el sur y donde habría de confluir con las otras dos divisiones. Como complemento de esta maniobra, la División 15 (general García Escámez) debería iniciar un ataque el día D+1 bastante más al sur, partiendo de la región Villalba Baja-Valdecebro; extraña acción sin un objetivo bien definido y muy alejada de la zona de operaciones principal como para tener algún efecto sobre ella que no fuera la atracción de reservas, algo más propio de las planeadas por Vicente Rojo –que, como sabemos, tendía siempre a la dispersión de medios– que de las concebidas por el Ejército nacional, en el que primaba la concentración de aquellos.

Para prestar apoyo blindado a estas operaciones se desplazó, desde Lérida-Balaguer, al frente en que iban a desarrollarse el 1.er Grupo de la Bandera de Carros de Combate de la Legión, que actuaría, como en los combates al norte del Ebro, subdividido en dos agrupaciones. La 1.ª, con la 1.ª Compañía de carros *Panzer* I, una sección de carros T.26 de la 3.ª Compañía y una sección de anticarros, con dos piezas, y la 2.ª, con idéntica composición: 2.ª Compañía de *Panzer* I, una sección de carros-cañón de la 3.ª y una sección de anticarros. La 1.ª Agrupación quedó agregada a la División 5, en tanto la 2.ª lo fue a la División 15.

Panzer I del 2.º Grupo de la Bandera de Carros de la Legión aparcados en un entorno inconfundiblemente levantino a la espera de entrar en acción.







La imagen, tomada en el mismo lugar que la anterior, nos muestra los T.26 del 2.º Grupo de la Bandera de Carros, identificados con un código alfa-numérico en la proa. El carro en primer plano ostenta en su costado una Cruz de Borgoña, propia de las unidades carlistas. Ilustración: Luis Fresno Crespo.

La zona que iba a ser atacada estaba defendida por el XIII C.E. (teniente coronel Manuel Gallego Calatayud), del Ejército de Levante, compuesto por las Divisiones 28, 39 y 25, la 82 Brigada de Montaña, dos batallones de ametralladoras y un regimiento de caballería, apoyados por dos compañías de carros y una de blindados pertenecientes a la recién creada 2.ª División de Ingenios Blindados.

Como hemos visto, el 15 de abril, el territorio republicano quedó cortado en dos, al igual que cortadas en dos quedaban sus fuerzas armadas y, entre ellas, la División de Ingenios Blindados. Parte de los medios de esta última permaneció al norte del corte, en Cataluña, donde la totalidad de las fuerzas allí presentes fueron reorganizadas como Grupo de Ejércitos de la Región Oriental (G.E.R.O.), constituido por el Ejército del Este y la Agrupación Autónoma del Ebro. Con los dichos medios acorazados disponibles se organizó la 1.ª División de Ingenios Blindados, bajo el mando del mayor José Ibáñez Gadea, con dos brigadas, afectas respectivamente a cada una de las dos grandes unidades citadas. Componían la 1.ª Brigada, agregada al Ejército del Este, el 1.er Batallón de Tanques, el 2.º Batallón de Blindados, una compañía independiente de blindados y un batallón de infantería 'de apoyo'. En la 2.ª Brigada, afecta a la Agrupación Autónoma del Ebro, se encuadraban el 3.er Batallón de Tanques, tres compañías de blindados, una compañía independiente de tanques y un batallón de infantería 'de apoyo'.

T.26 republicano tomado por las tropas nacionales en condiciones aparentemente muy aceptables. El Ejército Popular continuaba así, durante la batalla de Levante, abasteciendo a la Bandera de Carros de Combate de la Legión.



Por su parte, las fuerzas del resto de la España republicana al sur de Benicarló se reorganizaron como Grupo de Ejércitos de la Región Central (G.E.R.C.), con los Ejércitos de Levante, de Maniobra, del Centro, de Extremadura y de Andalucía y las fuerzas acorazadas de que disponían constituyeron la 2.ª División de Ingenios Blindados, que permaneció a las órdenes del anterior jefe de la División de Ingenios Blindados, coronel Rafael Sánchez Paredes, a base de la 1.ª Brigada de Tanques, las Brigadas 2.ª y 3.ª de Blindados y la 4.ª Brigada de Trenes Blindados[1], perteneciendo los blindados que ahora iban a enfrentarse a los Cuerpos de Ejército de Varela y Aranda a las Brigadas 1.ª y 3.ª, que se concentraron en Levante en su casi totalidad[2], dejando algunas compañías afectas a los Ejércitos del Centro, Extremadura y Andalucía. Aparte de los vehículos citados, encuadrados en la 2.ª División de la especialidad, los Ejércitos del G.E.R.C., al igual que los del G.E.R.O. disponían de los blindados de la sección –tres /cinco vehículos– afecta a la tercera Brigada Mixta de cada División de Infantería, cantidad nada despreciable, ya que en ese momento el G.E.R.C. contaba con cuarenta y siete divisiones y el G.E.R.O. con dieciocho.

La ofensiva nacional al norte del río Alfambra dio comienzo el 23 de abril[3], fecha en la que los carros de la 1.ª Agrupación del 1.er Grupo de la Bandera de Carros encabezaron el ataque de la División 5, rompiendo el frente en dirección Santo Viejo-Vértice Cantera, llegando a Camarillas y la Muela de Camarillas (cota 1455), que ocuparon. Al siguiente día, 24, la División 5, que, como se ha visto, había realizado en el anterior un profundo avance con sus dos flancos al descubierto, tuvo que emplear buena parte de la jornada para defenderse de los contraataques de que fue objeto; aún así, consiguió mejorar posiciones, participando los carros de la 1.ª Agrupación, que la acompañaban, en la toma de la cota 1352, tras lo cual continuaron el avance hacia el sur, efectuando un reconocimiento sobre Aguilar de Alfambra. La 82 División, sin apoyo blindado, rodeaba y ocupaba Aliaga. Por su parte, la 15 División, junto con la 2.ª Agrupación del 1.er Grupo, se ponía en marcha ese mismo día 24, resultando notablemente dificultado su avance por un violento temporal que se abatió sobre la zona.

El 25, los avances fueron ínfimos debido tanto a la prosecución del temporal, como a la creciente resistencia enemiga. Los carros de la 1.ª Agrupación efectuaron un reconocimiento por la carretera de Camarillas a Jorcas. Algo mayor fue la progresión hacia el sur/suroeste de las Divisiones 82 y 108. La 15, con los carros de la 2.ª Agrupación, alcanzó a duras penas el kilómetro 15,5 de la carretera Teruel-Corbalán, quedando allí detenida por la resistencia de la 28 División republicana; resultado este previsible como consecuencia de su avance con las dos alas al aire y, ciertamente, descoordinado del resto de la maniobra.


Otro T.26 capturado por los nacionales en estado recuperable.

Pese a las reiteradas dificultades climatológicas, la 5.ª División ocupaba el 26, con el apoyo de los carros de la 1.ª Agrupación, la ermita de Ababuj (cota 1387) y el pueblo de igual nombre, así como la cota 1432 (Cabezo Calarizos) al sur del mismo. El Diario de la División 82, que alcanzaba Jorcas y la Muela de Jorcas, recoge que fue objeto de fuertes contraataques republicanos con el apoyo de caballería y carros de combate.

Entretanto, el Cuerpo de Ejército de Galicia, al que habíamos dejado los días 19/20 en la línea Salsadella-Santa Magadalena de Pulpis, retomaba francamente la ofensiva hacia el sur, llevando alineadas, de oeste a este, las Divisiones 84, 83 y 4. El mismo día 20, la Sección de carros que acompañaba a la 83 División efectuaba un reconocimiento a vanguardia de Salsadella, sosteniendo combate contra dos carros y un blindado enemigos; el 21, en la misma zona, volvía a combatir contra medios acorazados enemi-

El mismo T.26 de la foto anterior ya embarcado en un camión con destino a los talleres de la Bandera de Carros para su puesta en servicio.



1 Componían dicha 4.ª Brigada de Trenes Blindados cuatro batallones con cuatro trenes cada uno, aunque solo sobre el papel, pues algunos no estaban completos, como, por ejemplo, el 2.º Batallón, que solo contaba con los trenes números 7 y 10.

2 Con sus bases en Fuente El Espino de Moya (Cuenca) y Masamagrell-Chelva (Valencia).

3 El 'parte' oficial de Burgos de esa fecha hacía un resumen del material de guerra capturado en "*los veinte días últimos*" de ofensiva. Por lo que respecta a los medios blindados contabilizaba "*30 carros de combate, de ellos 20 en buen estado, 8 reparables y 2 inútiles*".





Panzer I Ausf. A de la 1.ª Compañía de la Bandera de Carros de Combate de la Legión fotografiados en El Pobo el 2 de mayo de 1938, fecha en la que ocupaban dicha localidad en apoyo de la 5.ª División.

gos, logrando inutilizar dos carros T.26 y un blindado, que el 'parte' nacional del día 22 transformaría en "*tres carros rusos*". Por estas fechas comienza a hablarse de la presencia de trenes blindados entre las fuerzas republicanas que se oponían a la División 4, lo que no tiene nada de particular, pues sabemos de la existencia en la zona de, al menos, tres de tales ingenios: el n.º 12, alistado en la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo –Fábrica de Guerra n.º 15–, el n.º 8, procedente de Andalucía, y el n.º 1, enviado desde Madrid.

El 23, la Agrupación del 2.º Grupo de la Bandera de Carros que encabezaba la 5.ª Compañía entró en Alcalá de Chivert, dando apoyo a la División 4. La sección de carros de esta agrupación agregada a la 83 División operaba sobre la carretera Salsadella-Castellón hasta cortar, el 24, la de Tirig a Cuevas de Vinromá. Al día siguiente, combatía contra carros republicanos, incendiando uno y obligando a retirarse al resto. El 26, daba apoyo a las fuerzas que ocuparon el cruce de las dos carreteras anteriormente citadas defendido, entre otras fuerzas, por una docena de T.26, que hubieron de replegarse hacia las 20:00 horas sin haber conseguido recuperar dicho cruce.

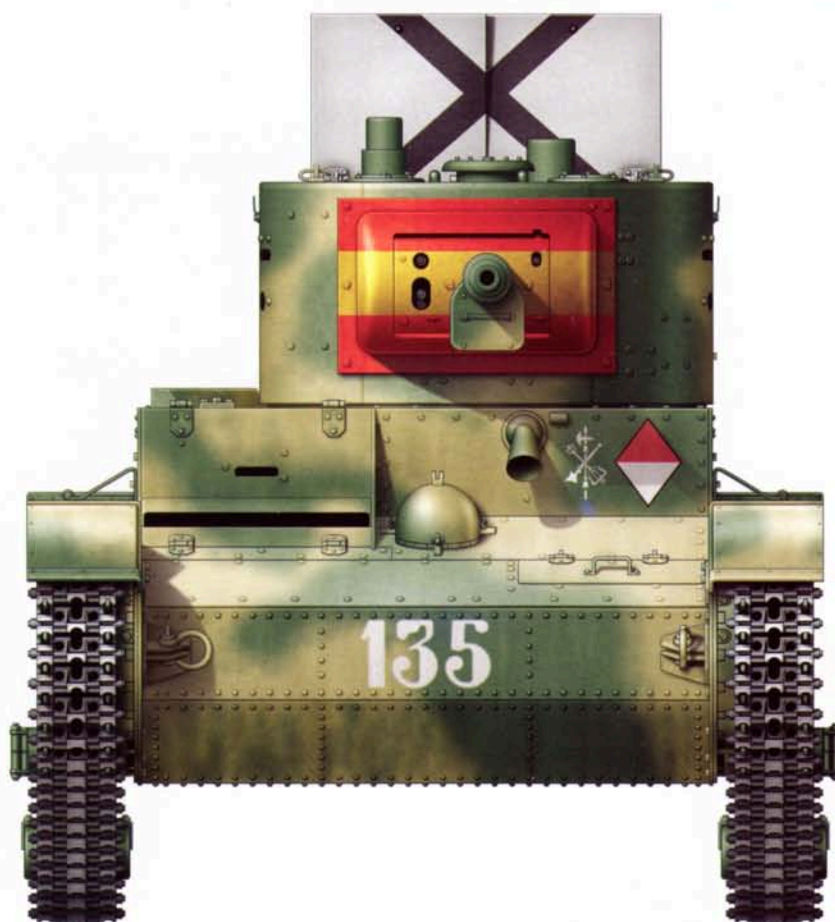
El día 25 se disponía que los cañoneros «*Cánovas del Castillo*» y «*Canalejas*» y el minador «*Vulcano*» dieran apoyo desde el mar a las tropas de la División 4, batiendo "*el trozo de carretera y vía férrea al Sur de Alcalá de Chivert, hasta el paralelo de Torre de la Sal*". El apoyo naval tuvo lugar a lo largo del día siguiente, 26, en que la formación citada comunicaba haber hecho fuego contra una agrupación de tropas, tres vehículos blindados y un tren blindado. El 'parte' nacional del día 27 convirtió el ataque a este último en la destrucción de dos trenes blindados; algo, obviamente, exagerado, aunque, al parecer, no se trataba completamente de un infundio, pues la información tenía cierta base, aunque inexacta. Por lo visto, el tren blindado existió en realidad y, muy posiblemente, se trataba del n.º 1, pues las declaraciones de prisioneros republicanos aseguraban que iba armado con un cañón de pequeño calibre, en torno a los 50 mm[4], y que fue cañoneado por los barcos pero no destruido, aunque sí lo fueron, en cambio, otros dos trenes: uno de mercancías que mientras remontaba la cuesta entre Alocebre y Alcalá de Chivert fue alcanzado –según algunos testimonios, por la aviación–, y partido en dos, deslizándose sin control pendiente abajo hasta estrellarse contra un tren hospital detenido en la 'casilla de Artola', que resultó igualmente destruido; afortunadamente, una vez desalojados los heridos. El equívoco cobraría fuerza más tarde, cuando la prensa nacional publicó las fotos de los restos de los dos convoyes destrozados, afirmando que se trataba de dos trenes blindados; algo que, por otra parte, desmentían las propias imágenes.

En el sector del Cuerpo de Ejército de Castilla, pese a continuar en toda su crudeza el temporal que había obligado a interrumpir el avance, se reanudaban las operaciones el 2 de mayo, en que la 1.ª Agrupación de la Bandera de Carros tomaba parte, con la División 5, en la ocupación de El Pobo, a costa de sufrir tres bajas[5]. Al día siguiente, 3, volvía a actuar dicha Agrupación agregada a la brigada del coronel Antonio Montenegro, de la División 5, ocupando la cota 1427 y Cerro Gordo (cota 1546); acciones estas que le costarían un cabo y un legionario heridos. El día 4, operaba con la 2.ª Brigada (comandante César Caamaño Touchard) de la 85 Divi-

4 El tren blindado n.º 1 iba, probablemente, artillado con un cañón Nordenfelt de 57 mm, mientras que el n.º 8 montaba un Schneider de 70 mm y el n.º 12 dos/cuatro Skoda de 76,5 mm.

5 El sargento habilitado Miguel Cruz Linares y dos legionarios; todos ellos heridos.





T.26 n.º 14 perteneciente a la 1.ª Sección de la 3.ª Compañía de la Bandera de Carros marchando hacia las afueras de El Pobo para hacer frente a los carros enemigos que hostigaban al pueblo. La foto, tomada el 2 de mayo de 1938, es la primera conocida de un carro nacional con los signos tácticos que posteriormente se adoptarían reglamentariamente para todos ellos.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

sión, participando en la ocupación de las cotas 1618, 1608 y 1536, así como en la de la posición 'La Lanzadera', al oeste de El Pobo, operaciones en las que tuvo un legionario herido.

Por estas fechas culminaba su incorporación al frente de Castellón la Agrupación de la 4.ª Compañía de Carros, que acudía desde el delta del Ebro, donde había efectuado sus últimas acciones agregada a la 1.ª de Navarra. En cualquier caso, la ofensiva del C.E. de Galicia había quedado detenida. Como ya se ha dicho, la distancia entre el teatro de operaciones de este Cuerpo de Ejército y el del C.E. de Castilla era excesiva para que el avance de uno de ellos produjera algún efecto beneficioso en el del otro, quedando entre ambos el aparentemente inexpugnable Maestrazgo. Fue por ello que se tomó la decisión de crear un 'Destacamento de Enlace' (García Valiño, una vez más) que debía progresar entre las dos grandes unidades citadas, para evitar la permanencia



2 de mayo de 1938. Un Pak 35/36 de 37 mm de la Sección de Anticarros coopera, desde el pórtico de la ermita de Nuestra Señora de Loreto, a rechazar los carros enemigos que atacaban El Pobo.

del enemigo entre ellas y, en consecuencia, cubrirles los flancos: derecho del C.E. de Galicia e izquierdo del C.E. de Castilla. Constituirían el Destacamento de Enlace la 1.ª División y la 2.ª Brigada de la 61 División, con una artillería reforzada y el apoyo de la 4.ª Compañía de *Panzer* I.

El grupo de unidades al mando de García Valiño rompía el frente el 4 de mayo, llevando en vanguardia la 4.ª Compañía de Carros, siendo no obstante su avance muy limitado, reducido a la ocupación del vértice Atalaya y las alturas al norte del barranco del río Torres-Segura, en tanto que, en el sector más próximo a la costa, la 4.ª División trataba de ampliar sus posiciones en las Atalayas de Alcalá, con la cooperación de la 5.ª Compañía y una Sección de la 6.ª del 2.º Grupo de la Bandera de Carros, que actuó sobre la carretera de Alcalá de Chivert a Cuevas de Vinromá.

El día 8, las Compañías 5.ª y 6.ª paticipaban con la 4.ª División en la ocupación de las posiciones 'Los Arboles' y 'Vuelta del Bruch', al mismo tiempo que la 4.ª Compañía entraba, con la 1.ª División, en Cinctorres y, el día 7, en Portell de Morella, llegando a las inmediaciones de La Iglesuela del Cid. El 8, acompañando a la 1.ª Agrupación (coronel Venancio Tutor Gil) de la División de Valiño, se enfrentó en el alto del puerto de Cabrillas a un grupo de cinco T.26 enemigos; los sargentos Juan García Delgado y Vicente Yassan atravesaron la zona batida por estos, logrando colocarse en una posición desde la que inutilizaron dos carros antes de que el resto del grupo adversario se retirara. La presencia de carros republicanos ya se había evidenciado el día anterior en el sector del Cuerpo de Ejército de Castilla, en el que la 82 División fue objeto de un ataque acompañado por tales ingenios, que logró rechazar con el inestimable apoyo de la sección anticarro —ocho cañones de montaña Schneider de 7 cm Mod. 1909— que tenía agregada, en la que el cabo



Los T.26 de la 3.ª Compañía de la Bandera de Carros en fuego contra los carros adversarios en las afueras de El Pobo el 2 de mayo de 1937. Adviértase que llevan en la parte trasera de la torre el rombo rojiblanco que les identifica como pertenecientes a la 1.ª Sección.



Carro T.26, nº 19, de la 3ª Compañía, que operaba en el sector turolense de El Pobo con la 5ª División.





El T.26 de mando de la 3.ª Compañía –rombo blanco con una M en el centro– resultó inutilizado el 19 de mayo en la pista de Cedrillas a Valbona.
Ilustración: Luis Fresno Crespo.

Fernando López Cuesta desde la cota 1367, pese a la inutilización de una de las piezas y la baja del sargento jefe de la misma, sostuvo el fuego hasta obligarles a retirarse[6].

El temporal de lluvia y granizo desatado obligó a suspender las operaciones el día 9, pero el 10, al haber amainado algo, la 1.ª División reemprendió el avance, ocupando varios pueblos; la 4.ª Compañía de Carros progresó hasta el vértice Barragán (cota 1404), al norte de La Iglesuela del Cid, donde detuvo un contraataque de siete carros republicanos, de los cuales logró incendiar uno antes de que aquellos se retiraran[7], teniendo un capitán y dos legionarios heridos. Dicha 4.ª Compañía actuó al día siguiente, cortando la carretera de Teruel a Castellón en las proximidades de La Iglesuela del Cid, localidad en la que, finalmente, entró.

Ese mismo día 11 de mayo, reanaba su avance el C.E. de Castilla. La 1.ª Agrupación de Carros operó con la División 85 en dirección al vértice Castelfrío, en la Sierra del Pobo, ocupando las alturas próximas al mismo, que se le habían señalado como objetivos, pese a enfrentarse a un intenso fuego de artillería y antitanques, que produjo la muerte de un teniente; los carros, al no haber sido acompañados por la infantería, quedaron detenidos hasta el anochecer en la cota ocupada, bajo el fuego enemigo, que dificultaba incluso su repliegue; la difícil situación fue resuelta por una sección de fusileros del Regimiento de Carros n.º 2, al mando del alférez provisional Manuel Loring Guilhou, Conde de Mieres[8], que tomó la avanzadilla del vértice Castelfrío, impidiendo que el enemigo pudiera apoderarse de los carros alcanzados. La 2.ª Agrupación efectuó un reconocimiento por la carretera de Cedrillas, encabezando el despliegue de la Brigada Móvil de Caballería (teniente coronel Jurado). El 12, esta última Agrupación cooperaba con la 15 División en la ocupación de la posición de 'Las Palomas'[9], ante el vértice y ermita de Santa Bárbara, al noroeste de Corbalán, debiendo vencer una durísima resistencia que causó la muerte del capitán, Eliseo Godoy Beltrán[10], dos sargentos, dos cabos y un legionario, además de ocho sargentos, cinco cabos y nueve legionarios heridos. Por su comportamiento en esta misma acción –entre otras igualmente meritorias que veremos– le fue concedida la Medalla Militar Individual al teniente Pedro Fernández-Villa Dorbe[11] quien, tras la muerte del capitán Godoy, se hizo cargo del mando de la Agrupación que, a su vez, fue propuesta para la Medalla Militar Colectiva.

El día 13, la 1.ª Agrupación de Carros acompañaba a la 3.ª Agrupación (teniente coronel Rodrigo Suárez Álvarez) de la División 5 en su intento por ocupar el vértice San Cristóbal, al noreste de Monteagudo del Castillo; los carros consiguieron tomar la cota 1597, en las proximidades de aquel, manteniéndose en ella durante más de una hora bajo un intenso "... *fuego de cañón antitanque y de granadas de mano* [...] *distinguiéndose por su espíritu de sacrificio al no retirarse hasta que lo hicieron otros tres carros que se hallaban en idéntica situación. Cuando estuvieron plenamen-*

6 El cabo López Cuesta fue recompensado con la Medalla Militar Individual (O.C. de 18 de junio de 1942 /D.O. n.º 140). Igualmente, obtuvo en esta misma acción la Medalla Militar Individual el cabo de la citada 'sección antitanque' Domingo Mariñas Reboiras.

7 La alusión reiterativa al hecho de que los encuentros entre los carros de uno y otro bando en esta fase de la campaña se saldaran con el abandono del frente por parte de los republicanos está tomada del Diario de Operaciones de la Bandera de Carros de Combate que, invariablemente, así lo recoge. Para valorar la auténtica dimensión de esta circunstancia no hay que olvidar que dichos carros republicanos se empleaban generalmente en acciones retardatrices con las que trataban de cubrir el movimiento de un ejército en retirada.

8 Por esta acción le fue concedida la Medalla Militar Individual (O.C. de 27 de mayo de 1939/D.O. n.º 154).

9 Dicha posición aparece designada en otros documentos como 'Las Lomas'.

10 Fue recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando (O.C. de 7 de agosto de 1941).

11 O.C. de 23 de diciembre de 1938 /B.O. n.º 100.

te convencidos de que por lo avanzado de la hora no podía progresar la Infantería, se retiraron del combate en el más perfecto orden y sin pérdida alguna de material..."[12]. Por esta acción se concedió la Medalla Militar Individual al alférez Alejandro Corral Arruga, al brigada Alberto Zannoni Adalberto, a los cabos Alfredo Carracedo Vega, Onofre Calvo Guillén, Félix León Noguera y Manuel Álvarez Álvarez, y a los legionarios Manuel García Méndez y Maximino Pérez Pérez[13].

La 2.ª Agrupación inició el ataque en el sector de Corbalán, donde sostuvo fuego con el enemigo, retirándose al suspenderse la operación por el mal tiempo, lo que no la libraría de tener dos cabos y siete legionarios heridos.

El 14, la 1.ª Agrupación operaba con la División 5, ocupando el vértice San Cristóbal, muy fortificado, y los pueblos de Monteagudo del Castillo y Cedrillas. El 15, cayó en poder de la 15 División "*un tanque ruso*". El 16, la 1.ª Agrupación tomó parte en la ocupación del vértice Sebo (cota 1565) y, finalizada la operación, se reunió con la 2.ª Agrupación en Cedrillas, actuando el 17 la totalidad del 1.er Grupo de la Bandera de Carros de la Legión en favor de la División 5, sobre El Rebollar (al Norte de El Castellar), con un capitán, un cabo y dos legionarios heridos; el 18, se involucró en los combates por las alturas entre el río Mijares y el pueblo de El Castellar, ocupando las cotas 1441, 1428 y 1382 y la posición 'Barricada Alta', próxima a la zona La Molatilla-El Castellar, y, el 19, inició un ataque desde la citada "Barricada Alta" que, a poco, fue suspendido, pese a lo cual tuvo dos sargentos, un cabo y un legionario heridos y, al menos, un T.26 de la 3.ª Compañía inutilizado, sobre la pista de Cedrillas a Valbona. El día 21, las posiciones de la 82 División al oeste de la carretera Aliaga-Albentosa fueron fuertemente contraatacadas por tres veces con el apoyo de "*4 carros rusos*".

Entre tanto, la 4.ª Compañía del 2.º Grupo de carros cooperaba el día 13 al avance de la 1.ª División por la carretera de Iglesuela del Cid a Mosqueruela, alcanzando el kilómetro 10 de la misma, donde quedó detenida por una voladura. Al día siguiente, progresaba por la misma carretera, cubriendo el flanco izquierdo de la 81 División, hasta el vértice El Milano, que ocupó; el 16, ocupaba asimismo el vértice El Milano II; el 17, entraba en Mosqueruela y, el 18, tomaba el vértice Azafranero. En esa misma jornada las Compañías 5.ª y 6.ª, que se habían reunido en Catí el 14 con la sección que la primera de ellas tenía destacada en Salsadella, cooperaron con el 4.º Tabor de Melilla, de la División 84, a la ocupación de las cotas 1161 y 1162, al oeste de la citada localidad.

Entre el avance del Destacamento de Enlace y el del Cuerpo de Ejército de Castilla había quedado embolsada una porción de territorio, con la Sierra del Rayo, cuya limpieza se confió a las fuerzas de Caballería y a un batallón de la División 108, cuyas peripecias no seguiremos, al igual que no lo estamos haciendo con las de otras divisiones implicadas en la gran maniobra, que no contaban con la participación de fuerzas blindadas. El terreno en que ésta se desarrollaba, como ya se ha dicho, era de una extrema dureza orográfica, con escasas y malas comunicaciones; algo que imposibilitaba el apoyo de los carros a varias de las grandes unidades intenvinientes; una serie interminable de barrancas y cerros –idóneo, cada uno de ellos para el establecimiento de una eficaz línea defensiva– que las tropas nacionales debían ir tomando uno a uno, en combates tan sangrientos como aparentemente inacabables, con la dificultad añadida de una racha de temporales que se abatió sobre la zona, un tanto impropios de la estación, y que, como se ha visto, obligaron en varias ocasiones a la interrupción de las operaciones, aumentando los padecimientos de los combatientes. Los pequeños avances diarios, jalonados por cotas, masías o pequeños lugares de difícil localización en el mapa, dejaron en los combatientes una sensación de monotonía –trágica monotonía– que inevitablemente se transmite al relato de los mismos.

La defensa frente a la ofensiva nacional estaba a cargo de los Ejércitos de Levante y de Maniobra, en los que las unidades que resultaban desarticuladas iban siendo sucesivamente relevadas por otras de refuerzo procedentes de distintos puntos de la región Centro-Sur, lo que hizo que sus Cuerpos de Ejército y divisiones se vieran afectados por un continuo trasiego de fuerzas, aparte de la constitución de 'agrupaciones' temporales, solución esta a la que igualmente se acudió. Al culminar el periodo que venimos tratando, las fuerzas del G.E.R.C. que trataban de contener los ataques nacionales eran, de oeste a este, el XIII C.E. del Ejército de Levante[14], el XXI C.E., del Ejército de Maniobra, la Agrupación Ruiz o «de Mosqueruela», la Agrupación Toral y el XXII C.E., asimismo del Ejército de Maniobra. La 2.ª División de Ingenios Blindados era en la práctica una unidad administrativa –no táctica–, que se limitaba a asignar los medios acorazados de que disponía a los distintos frentes donde quedaban agregados, en absoluta dependencia directa, a los Cuerpos de Ejército, Agrupaciones o Divisiones, siendo por ello un tanto dificultoso precisar el despliegue completo de los mismos en el teatro de operaciones levantino. Ya se ha indicado como se hallaban en este la 3.ª Brigada de Blindados y buena parte de la 1.ª Brigada de Tanques, pero sus medios se hallaban diseminados entre las unidades en línea. Así, tan solo como ejemplo, podemos ver como en el XIII C.E. (Divisiones 28, 39, 40 y 25), la División 39 contaba el 20 de mayo con cinco carros de combate y dos compañías de blindados y la 40 con cinco carros; la Agrupación Toral, que se había constituido el 12 de mayo, encuadraba una compañía de T.26 y una de blindados...

El 23 de mayo, en la zona de operaciones del Cuerpo de Ejército de Castilla, el 1.er Grupo de la Bandera de Carros actuaba con la División 5, ocupando, la 1.ª Agrupación, 'El Plano' y las cotas 1284, 1281 y 1221 y, la 2.ª, el vértice Moratilla (cota 1.382). Los días 24, 26 y 28, la 2.ª Agrupación operó a vanguardia de 'Barricada Alta'-La Moratilla, teniendo un legionario muerto y otro herido y la 1.ª Agrupación intervenía el 27 en la ocupación de El Castellar, efectuando

12 Texto del expediente de concesión de las Medallas Militares que se tratan a continuación.

13 Todas ellas por Orden Circular de 18 de agosto de 1938. B.O. n.º 62.

14 Completaba dicho Ejército de Levante el XIX C.E. que se extendía desde Teruel hasta la zona de acción del Ejército del Centro; es decir, un frente pasivo, no afectado en estos momentos por la maniobra que se venía desarrollando.



Primera quincena de junio de 1938. Los carros de la agrupación de la 4.ª Compañía cruzan Villafranca del Cid sobre plataformas portacarros Sd.Ah.115 durante su traslado desde Puerto Mingalvo a Adzaneta. (Bundesarchiv 183-2008-1215-503.)

seguidamente un reconocimiento por la carretera a Mora de Rubielos, sufriendo la baja de un legionario, que resultó herido.

En esas fechas se iniciaba una nueva fase de operaciones aunque, en realidad, no hubiera apenas solución de continuidad entre esta y las anteriores. El C.E. de Castilla ampliaba su maniobra hacia el oeste, rompiendo el antiguo frente de Teruel hacia el puerto de Escandón con la División 81 y el propósito de envolver toda la organización defensiva republicana al sur de la plaza. En cualquier caso, los medios blindados de que disponía –el 1.er Grupo de la Bandera de carros de Combate de la Legión– continuaban asignados a la División 5, cuyas actuaciones serán por tanto las que seguiremos. Al aproximarse al fin de mes, los carros del Grupo habían quedado reducidos a un total de dieciséis en estado de servicio –cinco *Panzer* I en la 1.ª Compañía, nueve *Panzer* I en la 2.ª y dos T.26 en la 3.ª– por lo que, para operar, se reunían todos los disponibles en una sola unidad, bajo la dirección cada día, alternativamente, de las Planas Mayores de la 1.ª o la 2.ª Compañías. El día 29 de mayo, al siguiente de tomar el puerto de Escandón la División 81[15], la División 5 protagonizó un avance espectacular, acompañada por los carros dirigidos por la P.M. de la 1.ª Compañía, que fue ocupando sucesivamente la Masía del Cerrito, cotas 1200 y 1168, el vértice Royuela, en apoyo de la 2.ª Brigada (teniente coronel Juan Fernández-Capalleja) de la División, y la localidad de Valbona y la loma de San Cristóbal, con la Brigada Móvil de Caballería, sufriendo las bajas de un alférez, un sargento y cinco legionarios, heridos; el Diario de Operaciones del C.E. recogía la capturó de cinco carros y un blindado; tres de los T.26, el blindado y una pieza de artillería a cargo de la sección de carros del teniente Fernández-Villa Dorbe. El día 30 quedaba confiada a la P.M. de la 2.ª Compañía la dirección de la operación en dirección a Mora de Rubielos, que apenas dio frutos, dejando en cambio un cabo muerto y dos legionarios heridos. El Grupo finalizaba el mes ocupando la posición, muy fortificada, de 'El Coso', al O. de Mora, dirigido por la P.M. de la 1.ª Compañía, reorganizando seguidamente todo su material, con carácter más estable, en una sola compañía de dos secciones, entre las que se repartieron a partes iguales los dos anticarros, los *Panzer* I y los T.26 que le quedaban. Entre los días 2 y 5 de junio, la localidad de Valbona fue objeto de fuertes contraataques con gran alarde de fuego de artillería que, en esta última fecha, inutilizaba al Grupo un vehículo remolque de anticarros Krupp *Protze* y causaba averías en dos carros *Panzer* I.

Pero no era solamente el C.E. de Castilla el que se había puesto en marcha hacia el Sur, sino todo el resto del frente nacional; es decir, también el Destacamento de Enlace, de García Valiño, y el C.E. de Galicia, del general Aranda. La primera de estas grandes unidades había visto incrementadas sus fuerzas iniciales –1.ª División y 2.ª Brigada de la 61– con la División 108, que cambiaba de dependencia, y la 3.ª Brigada de la División de Caballería, así como la Brigada mixta «Flechas Negras», del C.T.V., si bien esta última no con dependencia orgánica del Destacamento de Enlace, sino simplemente "*para coadyuvar con él y asegurarle el*

15 En ese día 28 el C.E. de Castilla daba parte de haber capturado "*un tanque ruso*".



Autoametralladora ZIS/3HC abandonado por los republicanos en su repliegue hacia Castellón.

flanco derecho", mediante acuerdo amistoso[16]; su apoyo blindado continuaba siendo la 4.ª Compañía de la Bandera de carros de Combate de la Legión. El C.E. de Galicia, por su parte, disponía de O. a E. de las Divisiones 4 –que había sido relevada de sus posiciones en la costa, situándose a partir del 23 de mayo en la zona Iglesuela del Cid-Villafranca del Cid–, 55, 84 y 83, más una brigada de la División 105 en reserva y el apoyo de las Compañías 5.ª y 6.ª del 2.º Grupo de la Bandera de Carros. El saliente hacia el norte que ante estas fuerzas presentaba el frente republicano –un triángulo cuyos vértices eran Benasal, Ares del Maestre y Albocácer– se hallaba defendido por la Agrupación Toral, cuyo apoyo blindado lo constituían en estos momentos ocho carros BT.5, catorce T.26 y 34 blindados[17].

La ruptura del frente, que en realidad no fue sino una prosecución de las operaciones, como en el C.E. de Castilla, tuvo lugar el 28 de mayo, en que las Compañías 5.ª y 6.ª de Carros comenzaron a operar con la División 4 en dirección a Ares del Maestre, donde entrarían el día 30, teniendo en estas acciones un legionario herido grave. La 4.ª Compañía de Carros actuó el día 28 con la 1.ª División en dirección a Puertomingalvo, que ocupó el día 31, sufriendo las bajas de un alférez y un legionario, heridos.

El 1 de junio la 6.ª Compañía de Carros – equipada con T.26– se subdividió en dos secciones, permaneciendo la 2.ª agregada a la 5.ª, en tanto que la 1.ª Sección marchaba a la zona del Destaca-

16 «**Las tropas Flechas Negras en la Guerra de España. 1937-1939**», pág. 150.

17 A.G.M. – D.R. – L. 1020 – C. 3.

Derecha y abajo: Blindados ZIS/3HC capturados por los nacionales en las proximidades de Castellón.



mento de Enlace para unirse a la 4.ª. El 2, la agrupación de la 5.ª Compañía se sumaba a las operaciones para ocupar Torre de Embesora, donde entraba al día siguiente, continuando su progresión con un reconocimiento ofensivo por la carretera de Adzaneta, población esta sobre la que operaba los días 7 y 8 y ocupaba en esta última fecha, sobrepasándola y prolongando hacia Useras su avance, durante el cual resultó muerto el cabo Pedro Medina Verdej, de la 6.ª Compañía. Las fuerzas de la 4.ª División fueron objeto de varios contraataques con acompañamiento de carros de combate, uno de los cuales quedó en su poder. El Diario de Operaciones de la Bandera de Carros de Combate no recoge enfrentamiento alguno entre los blindados de ambos bandos; sí lo hace, en cambio, J. García Mercadal[18] que asegura fueron los carros de la 5.ª Compañía los que rechazaron a los ingenios republicanos.

Al ocupar Puertomingalvo, el Mando del Destacamento de Enlace pudo comprobar que no existía pista alguna hacia Zuciana, como se creía, careciendo absolutamente de comunicaciones la zona por la que debían avanzar; zona de enrevesadas montañas cortada, además, por el Barranco de la Viuda, de franqueo imposible para medios pesados. Para solventar la situación se organizó un tren de suministros a lomo a base del ganado de todas las unidades, más el que se pudo requisar, así como los carruajes, en los pueblos de la zona, mientras los zapadores trabajaban febrilmente en la apertura de sendas pistas hacia Vistabella desde Mosqueruela y Puertomingalvo. En estas circunstancias los carros de combate afectados a la gran unidad no podían operar, por lo que fueron enviados el día 8 sobre remolques al sector de Adzaneta, dando un largo rodeo por la retaguardia: por Mosqueruela-Villafranca del Cid-Ares del Maestre-Villar de Canes. Tras un brillantísimo ciclo de operaciones de montaña, el Destacamento de Enlace superó el intrincado territorio y alcanzó las carreteras de Zucaina a La Foya, en Lucena del Cid, el día 12, y de Adzaneta a Alcora, en la primera de estas localidades, que había sido ocupada, como se ha dicho, el día 8 por la 4.ª División, con la que estableció contacto, recuperando allí sus medios automóviles, su artillería de acción de conjunto y los carros –4.ª Compañía y 1.ª Sección de la 6.ª–, que debían darle apoyo en sucesivas operaciones.



El 9 de junio, la 5.ª Compañía de Carros y 2.ª Sección de la 6.ª trataron de avanzar por la carretera de Alcora, viéndose obligadas a detenerse antes de llegar a Usera, por encontrar dos puentes volados, resultando herido el legionario Miguel Mesquidas. Ante esa dificultad, los carros operaron el 10 en dirección a Villafamés por la carretera de Adzaneta a La Pelechaneta, sobre la cual se enfrentaron a un grupo de carros republicanos apoyados por piezas antitanque, consiguiendo inutilizar una de estas últimas; poco después, ocuparon el pueblo de La Barona, no sin obligar antes a retirarse a dos carros enemigos que les hicieron frente, resultando herido el legionario Félix Corella Jilache. El día 11, continuaron avanzando hacia Villafamés, sufriendo la baja, por herida, del legionario Anastasio Marín y llegando a las primeras casas del pueblo, que ocuparían al día siguiente, así como Puebla Tornesa y Borriol, en un profundo avance en el que acompañaban a las Divisiones 4, 55 y 83 que confluyeron sobre la ciudad de Castellón. Martínez Bande asegura[19] que entre Villafamés y Puebla Tornesa quedaron copadas dos compañías de carros y blindados republicanos; dato este que no he conseguido confirmar, aunque sí hay constancia de que en dicha 'bolsa' quedó buena parte de la artillería del XXII C.E. –entre ella, seis anticarros Bofors de 37 mm y dos rusos de 45 mm– que el Mando de dicho C.E. trató de liberar abriendo paso por la carretera de Borriol con el ataque de 17 carros de combate que fueron detenidos por el fuego de dos cañones anticarro nacionales, obligando a renunciar al rescate del material y a ordenar su destrucción.

En esta jornada del 12, los carros de la 4.ª Compañía y 1.ª Sección de la 6.ª que acompañaban al Destacamento de Enlace partieron de Adzaneta en dirección a Usera, viéndose detenidos en el kilómetro 9 por la voladura de los puentes de la carretera, como anteriormente lo habían sido los de la otra Agrupación del 2.º Grupo. El 13, la Agrupación de la 5.ª Compañía continuó su progresión hacia el sur por la carretera de Borriol, sobre la cual atacaba las posiciones enemigas, teniendo un herido[20]. Entre tanto, la Agrupación de la 4.ª Compañía permanecía a la altura del kilómetro 9 de la carretera de Alcora, prestando pro-

18 **«Aire, Tierra y Mar. II Año triunfal»**, págs. 392-393.

19 J. M. Martínez Bande. **«La Ofensiva sobre Valencia»**, pág. 127.

20 El cabo Alfredo López López.



Personal de la Legión Cóndor examina con curiosidad un autoametralladora ZIS /3HC abandonado por los republicanos durante los combates por Castellón.

tección a los trabajos de reparación de los puentes volados. La 83 División ocupaba el puerto del Grao de Castellón, dirigiéndose desde allí a la ciudad en la que penetraron algunas de sus unidades, obligando a retirarse a buena parte de las fuerzas defensoras –la 81 Brigada de Defensa de Costas y otras de la 41 División–, lo que daría lugar a que el C.E. de Galicia diera parte a las 22:00 horas de haber ocupado la plaza a las 19:15. Ello también propiciaría que gran número de simpatizantes del bando nacional salieran a la calle entre gritos de victoria o engalanaran sus balcones con banderas rojo y gualda. Sin embargo, las tropas republicanas, que ciertamente habían abandonado la zona este de la ciudad, continuaban resistiendo al norte y al oeste de la misma con el apoyo de una treintena de carros[21] y un tren blindado; resistencia que se acrecentaría con la llegada de la División 6, que volvía a ocupar las partes cedidas de la población, encontrándose en las calles con los civiles partidarios del bando adversario sobre los que abrieron fuego, arrojaron bombas de mano a los refugios antiaéreos en que trataban de protegerse y fusilaron finalmente contra los muros de la Casa de Beneficencia a todos aquellos que apresaron. En cualquier caso, Castellón no cayó el 13, contrariamente a las afirmaciones del 'parte' nacional en ese sentido, sino que continuaron los combates por la plaza durante el día 14 hasta que las tropas que lo defendían se vieron rodeadas por una penetración de la División 4, nacional, que, con la Agrupación de la 5.ª Compañía de Carros, cruzó el río Mijares y llegó a las primeras casas de Villarreal, donde sería objeto de duros contraataques republicanos apoyados por carros. Su posicionamiento, a la espalda del enemigo, forzaría a éste a abandonar definitivamente Castellón. Al día siguiente, 15, las Divisiones 4 y 55 completaban la ocupación de Villarreal, corriendo la de su estación de ferrocarril a cargo de la Agrupación de la 5.ª Compañía de Carros la de su estación de ferrocarril, que sufrió las bajas de los legionarios Conrado Sinobas y Antonio Lasso de la Vega, heridos al rescatar a dos soldados de infantería prisioneros del enemigo cuando iban a ser fusilados.

Panzer I n.º 6, de la 2.ª Agrupación del 1.er Grupo de la Bandera de Carros de Combate de la Legión, fotografiado el 20 de junio de 1938 sobre la carretera Teruel-Sagunto.



Por su parte, la Agrupación de la 4.ª Compañía, superadas las destrucciones de la carretera de Alcora, prosiguió su avance sobre ella, ocupando el día 14 Costur, que rebasó en dirección hacia Alcora –población que fue ocupada por la 1.ª División en ataque nocturno–, prosiguiendo los carros por la carretera a Onda, cuyo kilómetro 10, ya próximo a Ribesalbes, alcanzaban el 15. Todo ello, en tanto que la Agrupación de la 5.ª Compañía permanecía en Villarreal, cooperando a su defensa frente a los furiosos contraataques que los republicanos lanzaron contra dicha localidad los días 16 y 17, contraataques que causaron la baja del legionario Francisco Alonso Gigoso y que, en esta última fecha, dejaron un carro de combate en poder de las fuerzas de las Divisiones 4 y 55; al día siguiente, 18, dicha Agrupación de carros operó ofensivamente hacia Burriana. El día 23, la Agrupación de la 4.ª Compañía, con un total de veintiún carros[22], superada la voladura del puente sobre el Mijares de la carretera Alcora-Segorbe, ocupaba el pueblo de Onda con la 1.ª División, resultando herido el legionario Juan Teso Monteso; el día 25, hallándose la Agrupación aún en la citada población, fue víctima de un bombardeo artillero que la causó otros tres heridos[23].

Página siguiente arriba: La labor desarrollada por los talleres de la Bandera de Carros de la Legión –como este móvil de campaña– fue extraordinaria, lo que permitiría mantener operativa a la unidad, a pesar de las numerosas bajas sufridas.

El 1.er Grupo de la Bandera de Carros que habíamos dejado, muy mermado, en Valbona recompuso su 2.ª Agrupación de acuerdo con el esquema original –2.ª Compañía, una Sección de la 3.ª y una pieza anticarro–, mientras que la 1.ª Agrupación fue enviada a retaguardia, a San Blas (Oeste de Teruel), para reorganizarse. Afortunadamente para su operatividad, los talleres –tanto fijos, como móviles– de la Bandera de Carros de Combate de la Legión eran de una eficacia extraordinaria en la reparación y reconstrucción de los carros dañados y las capturas de tales ingenios hechas al enemigo parecían ser una fuente

21 Luis M.ª de Lojendio. «**Operaciones Militares de la Guerra de España. 1936-1939**». Pág. 517.

22 Rafael García-Valiño. «**Guerra de Liberación Española (1938-1939)**». Pág. 135.

23 El sargento, habilitado, Vicente Yassan y los legionarios Simeón Garzón Rubio y Guillermo Ruiz Muñoz.



OFENSIVA HACIA VALENCIA
(20 de abril a 31 de junio de 1938)

Direcciones de empleo de los Blindados Nacionales.

Actuaciones de los Blindados Republicanos

Aliaga
Aguilar de Alfambra
Camarillas
Escorihuela
Ababuj
Jorcas
Alfambra
El Pobo
Peralejos
Cuevas Labradas
Cedrillas
Monteagudo del Castillo
Villalba Baja
Corbalán
El Castellar
Alcalá de Selva
TERUEL
Mora de Rubielos
La Puebla de Valverde
Valbona
Cubla
Valacloche
Sarrión
Albentosa
Manzanera
El Toro
Villanueva de Viver
Higueras
Pavías
Caudiel
Viver
Río Palancia
Segorbe
Soneja
Chelva
Villar del Arzobispo
Sagunto
Morella
Cinctorres
Portell de Morella
La Iglesuela del Cid
Arès del Maestre
Castellfort
Mosqueruela
Puertamingalvo
Nogueruelas
Torre Embesora
Rambla La Viuda
Adzaneta
Lucena del Cid
Useras
Consur
Alcora
Villafamés
Fanzara
Río Mijares
Onda
Alcudia de Veo
Bechí
Villarreal
Almazara
Burriaga
Nules
Borriol
CASTELLÓN DE LA PLANA
El Grao
San Mateo
Cálig
Vinaroz
Salsadella
Benicarló
Albocacer
Peñíscola
Cuevas de Vinromá
S.ta Magdalena de Pulpis
Sarratella
Alcalá de Chivert
Torre Embesora
Villanueva de Alcolea
Torreblanca
Benilloch
Cabanes
Oropesa
Cabo de Oropesa
Mar Mediterráneo

inagotable de suministros. En cualquier caso, al reiniciar el C.E. de Castilla las operaciones, sólo contaba con la citada 2.ª Agrupación que, como venía ocurriendo desde el comienzo de aquellas, continuaba agregada a la División 5 con la que debía avanzar sobre la carretera de Teruel a Sagunto. Los días 19 y 20 de junio participó la Agrupación en el avance hasta el kilómetro 164 del ferrocarril de Ojos Negros, sufriendo la baja del cabo Alejandro Falcón Irigaray, en la primera de dichas jornadas, y, en la siguiente, rebasó la cota 1.000, a costa de siete bajas[24], a las que habrían de sumarse otras nueve que sufrió el 22[25], a más de tener dos *Panzer* I y un T.26 averiados, lo que motivaría la retirada de la misma a San Blas para proceder a una nueva reorganización, siendo relevada el día 23 en la línea de contacto de la División 5 por la 1.ª Agrupación. Esta operaba ya el día 24 en la ocupación de la cota 1147, que rebasó, mientras los carros enemigos protagonizaron una serie de contraataques sobre el flanco derecho del avance nacional –81 División–, que fueron rechazados. Los carros republicanos repetieron de nuevo sus ataques contra las mismas posiciones –cotas 1304 y 1352– el día 25, siendo nuevamente contenidos y perdiendo un carro, que resultó incendiado, si bien lograron con ellos la detención del avance nacional, obligando al C.E. a adoptar temporalmente una actitud defensiva. El día 29, renovabaron los republicanos sus ataques contra las posiciones de la cota 1153 –con el apoyo de seis carros, de los cuales resultaban uno incendiado, otro inutilizado y abandonado frente a las posiciones nacionales y un tercero tocado por el fuego de artillería–, contra la posición de El Coso –con el apoyo de siete carros, de los que uno fue asimismo alcanzado por la artillería– y, a última hora, contra la cota 1196.

Tras la ocupación de Onda, la 1.ª División, y con ella la Agrupación de la 4.ª Compañía de Carros se trasladaron a la zona de Alcora, para impulsar el avance hacia el suroeste Dicha Agrupación ya operó el 27 en las alturas próximas a Ribesalbes, operación esta en la que resultaron heridos el sargento José de Benito Bueno y el legionario José Yanguas Escudero y, el 28, daba apoyo a la División en dirección a Araya, que ocupó esta última. Los días 29 y 30 actuó desde la zona de Ribesalbes sobre Fanzara. El 1 de julio la 4.ª Compañía de Carros y 2.ª Sección de la 6.ª, que volvían a operar sobre la carretera de Onda a Tales, ocuparon Artesa, resultando heridos los legionarios José Granados Alcoba y Camilo Jiménez García, de la 6.ª Compañía. En ese mismo día 1, la Agrupación de la 5.ª Compañía entraba en Bechí con la 55 División; trataron a continuación de proseguir hacia el sur pero, al cruzar un puente, resultó este volado cuando ya habían pasado algunos carros, que se vieron así obligados a dar un gran rodeo para reunirse con el resto de la Agrupación.

El 2 de julio, la Agrupación de la 4.ª Compañía continuó avanzando por la carretera de Onda a Tales hasta el puente sobre el río Sonella, cuya voladura la obligó a detenerse, impidiéndole la entrada en esta última localidad, que ocupó la 1.ª División. El día 3, actuó la Agrupación de la 5.ª Compañía, acompañando el avance de la 55 División hacie el vértice Punta (al oeste de Villavieja), operación en la que tuvo cinco bajas[26]. El 4, la Agrupación de la 4.ª Compañía ocupó Tales y, el 6, operó en dirección a Alcudia de Veo. En esa misma jornada del 6, la Agrupación de la 5.ª Compañía, perdida la conexión con los infantes de la 55 División a la que acompañaba, entraba en solitario en Villavieja, viendose envuelta en una serie de combates callejeros en los que uno de sus carros resultó incendiado y otro inutilizado; la llegada de refuerzos republicanos puso a la Agrupación en una situación muy comprometida, obligándola a abandonar el pueblo y frustrando los esfuerzos realizados para recuperar el carro inutilizado, cuyos dos tripulantes perecieron. Villavieja sería ocupada al día siguiente, 7, por la 55 División, en tanto que la Agrupación, agregada a la 83 División, operaba sobre Nules, donde entraba el 8, tras haber resultado herido, el día anterior, el alférez Enrique Crespo Mella. La Agrupación de la 4.ª Compañía quedó afectada a la 2.ª Brigada de la 61 División (Destacamento de Enlace) en Sueras, donde permanecería hasta el 4 de agosto dedicada a la vigilancia de las carreteras de Fanzara, Tales y Sueras, participando en la detención de los contraataques emprendidos por los republicanos en ese sector el 14 de julio.

En el brazo occidental de la pinza que trataba de cerrarse sobre Valencia, habíamos dejado el 29 de junio al Cuerpo de Ejército de Castilla atascado en su maniobra a lo largo de la carretera de Teruel a Sagunto. La evidencia de que dicho Cuerpo de Ejército carecía de la potencia precisa para persistir en su progresión llevaría a la ampliación de la maniobra y a un considerable refuerzo de las grandes unidades encargadas de realizarla. El C.E. de Castilla, al que ahora se encomendaba el flanco izquierdo del avance, dispondría de las Divisiones 15, 52 y 82; el centro del dispositivo quedó confiado al C.T.V., con las Divisiones «Littorio», «XXIII de Marzo» y la Brigada «Flechas Azules», agregándosele la División 5 –la 5.ª de Navarra– con el encargo de cubrir el ala izquierda del C.E. y enlazar con el de Castilla; por último, se creó un nuevo Cuerpo de Ejército –el del Turia (general Solchaga Zala)–, con las Divisiones 3, 12 y 81, que constituiría el flanco derecho de la maniobra.

En cuanto a los medios blindados a disposición de este conjunto de grandes unidades, el 1.er Grupo de la Bandera de carros de Combate de la Legión tenía únicamente operativa la 1.ª Agrupación, situada en la Masía de La Puebla (kilómetro 25 de la carretera Teruel-Sarrión), compuesta por la 1.ª Compañía de Carros *Panzer* I, una sección de T.26 de la 3.ª Compañía y dos piezas anticarro, en tanto que la 2.ª Agrupación –2.ª Compañía de *Panzer* I, una sección de T.26 de la 3.ª Compañía y una pieza anticarro– continuaba, de momento, en reorganización en San Blas. La 1.ª Agrupación

24 Capitán Antonio Gordón Moral, teniente Enrique Rodríguez Ipiens, sargentos Manuel Buján Piñeiro y Marcial Álvarez Gutiérrez, cabo Jesús Peña y legionarios Isidro Iglesias Losada y Jesús Luengo García, todos ellos heridos. En esta acción se distinguiría una vez más el teniente Pedro Fernández-Villa Dorbe al frente de su sección.

25 Sargento Carlos Zamora, muerto; teniente Víctor Felipe Martínez, sargentos Fermín Subijana Tenechea y Cándido Sol González, cabo Virgilio Gutiérrez Valentín, legionarios Isidoro Bustamante Martín, Mariano González López y Fausto Marcos Mayoral y guardia civil Francisco Checa, heridos.

26 Teniente Raimundo Linares Garrido, sargentos Eugenio Ayuso Tablada y Ángel Ruiz Luque y legionarios Teodoro Pérez de la Fuente y Manuel Moreno Gallego, heridos.





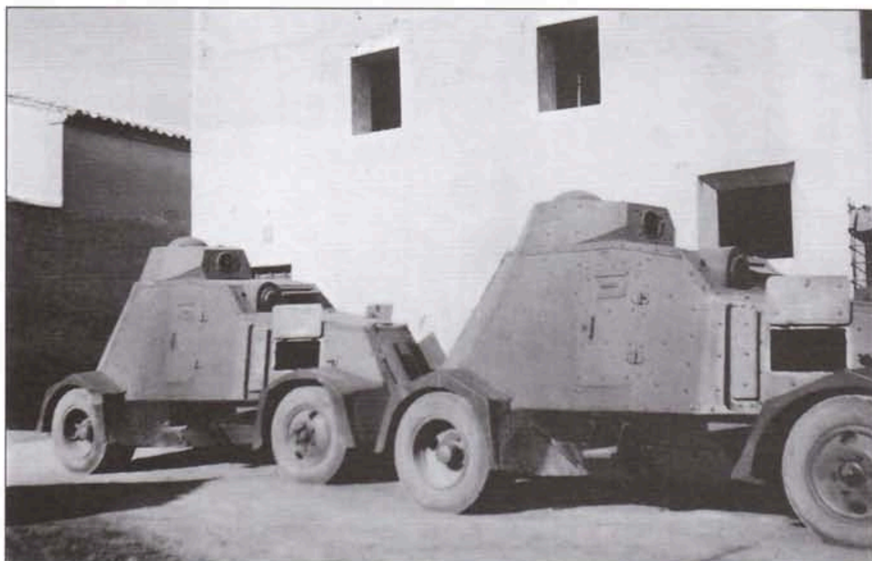


Autoametralladora-cañón B.C. –con torre de carro T.26– incendiado, inutilizado y capturado en las proximidades de Castellón. Este blindado ha sido macabro protagonista de numerosas fotos, al quedar sus tripulantes carbonizados medio asomados a la puerta por la que no tuvieron ocasión de abandonarlo.



Panzer I *Ausf.* A en una carretera castellonense.





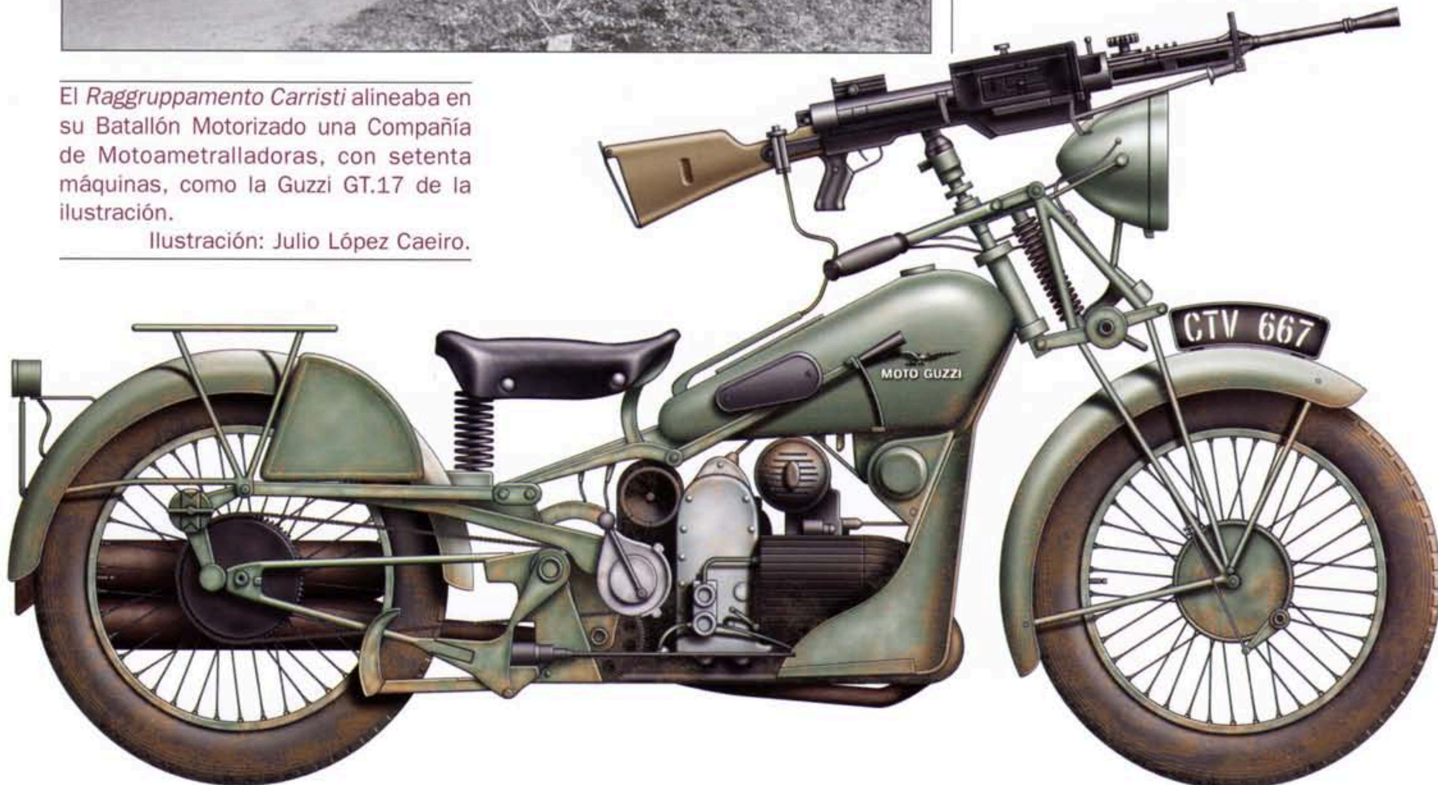
Dos autoametralladora ZIS/3HC capturados por los nacionales.

fue asignada al C.E. del Turia, trasladándose a finales de junio al vértice Artigas (cota 1606), al norte de Camarena de la Sierra.

Tale medios, ínfimos para una operación de semejante envergadura –aún tratándose de un terreno poco propicio para su empleo– se veían ahora notablemente suplementados con los del *Raggruppamento Carristi*, del C. T. V. Esta unidad había recibido desde Italia una partida de 16 *carri veloci*[27] con la



27 Existe escasa información precisa sobre los suministros de carros de combate italianos al Ejército nacional, siendo muy poco concreta la referente a las fechas de llegada a España, a los medios que los transportaban e incluso al número que componía algunas de sus expediciones; tal vez porque, una vez centralizadas su utilización y administración en el C.T.V., retuvo éste la documentación pertinente. Las estimaciones más optimistas –entre las serias, claro está– respecto al volumen total de carros suministrados lo cifran en 157 –35 en 1936 (cinco en agosto, diez en septiembre y veinte en noviembre); 74 en 1937 (46 en enero y febrero, doce en abril y dieciséis en septiembre) y 48 en 1938 (dieciséis en abril y 32 en noviembre)–, de tal suerte que estos 16 carros ahora recibidos harían ascender el número de los enviados hasta abril del 38 a 125.



El *Raggruppamento Carristi* alineaba en su Batallón Motorizado una Compañía de Motoametralladoras, con setenta máquinas, como la Guzzi GT.17 de la ilustración.
Ilustración: Julio López Caeiro.





Tres *carri veloci* del *Raggruppamento Carristi* –dos C.V.35 IIº Tipo y, en el centro, un C.V.33 IIº Tipo– aguardan el inicio de las operaciones.



El 1.er Grupo de la Bandera de Carros de Combate de la Legión dio apoyo a las tropas del C.T.V. en la conquista de una serie de posiciones en torno a Sarrión.

que pudo reponer las bajas sufridas hasta la salida al mar y dar algunos retoques a su organización que, al inicio de este ciclo de operaciones, quedaba así:

Mando y Plana Mayor: Coronel Valentino Babini.

Dos batallones de carros –con comandantes italianos– a dos compañías de trece carros, con capitanes italianos y personal mixto italo-español:

1.º Batallón de Carros
- 1.ª Compañía
- 2.ª Compañía

2.º Batallón de Carros
- 3.ª Compañía
- 4.ª Compañía

Batallón Motorizado
- Sección de Carros (cuatro C.V.), con todo el personal español.
- Compañía de Autoametralladoras (seis blindados Lanzia), mandada por un capitán italiano
- Compañía de Motoametralladoras (setenta máquinas), mandada por un capitán italiano
- Compañía Antiaérea (cuatro ametralladoras Fiat Mod. 35 de 8 mm), con todo el personal español.

Batallón Mixto
- Compañía de Lanzallamas.
- Batería Anticarro: Cuatro piezas de 37 mm Pak 35/36.
- Sección Anticarro: dos piezas de 47/32 Mod. 35
- Unidad de Talleres e Instrucción, con siete C.V., dos de ellos lanzallamas[28].

Aunque no figuraran en su orgánica, sabemos que la compañía de autoametralladoras disponía de algunos autoametralladoras FA.1 y 3HC y autoametralladoras-cañón BA.6 y, entre los carros, formaba una sección de T.26/BT.5, todos ellos de presa bélica.

La ruptura del frente tendría lugar el 13 de julio pero, como venía ocurriendo desde que se iniciara la gran ofensiva en Aragón el 9 de marzo, no se trataba por completo de un nuevo inicio tras la interrupción de las operaciones, sino que estas nunca se detuvieron del todo en tanto se estudiaban nuevos pasos y se reestructuraban las fuerzas encargadas de darlos. Así, la citada 1.ª Agrupación del 1.er Grupo de la Bandera de Carros operaba el 2 de julio con la División 3 sobre la 'Peña Blanca Alta', que ocupaba, al igual que las alturas próximas a ella, en una dura acción que le costó siete heridos[29]; en la jornada siguiente ocupó el pueblo y la ermita de Cubla, la Loma de Cascante y las Muelas n.º 2 y n.º 3, resultando herido el legionario Francisco Gallardo, permaneciendo a lo largo del día 4 en Cubla, donde fue objeto de un bombardeo de la aviación republicana que causó heridas al sargento Alfonso González Gutiérrez.

El 10 de julio el 1.er Grupo de la Bandera de Carros, al completo, fue asignado a la 12 División del C.E. del Turia, efectuando ya en ese mismo día un reconocimiento al sur de la Muela de Sarrión, en dirección a Manzanera.

El 13, como se ha dicho, se produjo la ruptura del frente tras una

28 Ver organigrama en A.G.M. – C.G.G. – L. 157 – C. 30. El documento contiene el error, que se ha corregido en el cuadro *supra*, de afirmar que las ametralladoras eran 'anticarros' y los cañones de 37 mm 'antiaéreos'.

29 Brigada Salomón Pizarro Barbosa, sargento José López Blanes, sargentos habilitados Francisco López Huertas y José Oviedo García, cabo Jesús Sánchez Iglesias y legionarios Domingo Aineto Cebrián y Manuel Ramos Plumares.

violenta preparación de artillería. La División «Littorio» debía marchar al norte de la carretera Teruel-Sagunto y la «XXIII de Marzo» al sur, dejando aquella a disposición del *Raggruppamento*, que avanzó entre ambas, sobre la calzada, hasta que la 4.ª Compañía entró en Sarrión hacia las 10:00 horas; pero la falta de acompañamiento de infantería no le permitió consolidar la ocupación de la plaza, viéndose obligada a abandonarla, con pérdida de un carro, ante el ataque de un grupo de T.26 procedente de Mora de Rubielos, retirándose hasta la altura del vértice Molino para ponerse al amparo de su infantería. Las tropas de la División «Littorio» entraba en Sarrión por la tarde, viéndose obligadas a combatir muy duramente para desalojarlo; J. García Mercadal[30] asegura que en los arrabales al este del pueblo tres carros del *Raggruppamento* tuvieron que combatir contra cinco republicanos, resolviendo la situación un cañón antitanque que inutilizó a uno y alcanzó a otros dos más antes de que se batieran en retirada. El día 14, el C.T.V. recibió el apoyo del 1.er Grupo de la Bandera de Carros de la Legión para la toma del cerro de San Cristóbal y otras alturas al sur de Sarrión. El 15, acompañaba dicho 1.er Grupo a la 1.ª Media Brigada (teniente coronel Mariano Lambea Massa) de la División 12, con la que operó sobre la carretera de Rubielos a Manzanera, ocupando el Hoyuelo, Las Balsas y Fuente del Cepo. Los carros del C.T.V. combatían en los alrededores de Albentosa, tratando de ocupar indemne el puente sobre el río del mismo nombre; finalmente, no conseguirían evitar su voladura, perdiendo en la acción el carro de Aldo Serafini, lo que obligaría a renunciar al ataque frontal y a proceder al envolvimiento por el norte de la localidad, que fue ocupada al día siguiente. En el flanco derecho del despliegue, en el sector de Valbona, la 15 División, del C.E. de Castilla, tomó Los Cencerrosos y el vértice Canalizo (cota 1013), apoderándose de dos blindados republicanos. El 16, los carros del 1.er Grupo acompañaban el avance de la División 3 hacia El Toro, hasta las cotas 1000 y 1100, próximas al mismo, mientras los del C.T.V. prestaban a éste apoyo en la ocupación de Barracas y Pina. La 15 División prosiguió su avance al norte del despliegue, con la ocupación Mora de Rubielos y Rubielos de Mora, capturando un blindado. Al día siguiente, 17, el 1.er Grupo de La Bandera de Carros continuó operando al sur de El Toro y de la línea de ferrocarril, acciones estas que le costaron las bajas de dos tenientes[31], heridos, la inutilización de un *Panzer* I y una pieza anticarro y averías en un remolque. El *Raggruppamento* cooperó el 18 con la División *«Littorio»* a la ocupación de Villanueva de Viver y el 1er Grupo, acompañando a la División 3, alcanzaba las cotas 900 y 1000 sobre el Palancia, en las que fue objeto de un duro cañoneo que causó heridas al legionario Julio Sáez Álvarez e incendió un *Panzerbefehlswagen* de Mando, además de ocasionar averías a otros tres *Panzer* I y a un T.26; seguidamente quedó acantonado en El Toro, dejando dos carros T.26 de vigilancia en la cota 1000, al sur del pueblo. El 20 operó en la margen izquierda del Palancia, frente a Begís, resultando heridos el cabo Manuel Pérez Rojo y el legionario Manuel Alejandro Crespo y averiado un *Panzer* I; el Grupo permaneció en El Toro, salvo una sección de la 1.ª Compañía que, el día 24, fue enviada a Caudiel a disposición de la División 5. El 23, el C.T.V. combatía duramente frente a Viver y Benafer, perdiendo el carro del teniente Nicola Largo. El 25, se unía en Caudiel a la sección allí destacada el resto de la 1.ª Compañía, actuando con la 2.ª Agrupación (teniente coronel Juan Fernández-Capalleja) de la División 5 en la toma de Pavías y de las alturas próximas al pueblo. Era el final de la ofensiva sobre Valencia; en la madrugada de ese día 25, las fuerzas del G.E.R.O. cruzaban el Ebro e iniciaban un avance hacia el oeste, para detener el cual fue preciso detraer buena parte de las fuerzas empeñadas en Castellón, siendo así como, dos días más tarde, abandonaba este frente la 2.ª Agrupación del 1.er Grupo de la Bandera

Barcaza de un *Panzer* I destrozado abandonada tras haber sido 'canibalizada', retirándole la torre, el motor y la parte aprovechable del tren de rodaje.











Carros *Panzer* I de la 5.ª Compañía en las calles de Castellón, recién ocupado. Las imágenes –al igual que la foto centro/derecha de la página 45– no están coloreadas, sino que fueron filmadas directamente en color para el documental «Defensores de la Fe», del norteamericano Russell Palmer.

30 Ob. cit., pág 437.

31 Marcelino Cirujano Robledo y Carlos Jiménez Izquierdo.

de Carros para acudir al teatro de operaciones del Ebro al que, en breve plazo, se iría incorporando el resto de la Bandera. La 1ª Agrupación, que permaneció en la zona de Caudiel hasta el día 1 de agosto, operaba el 31 de julio, sufriendo las bajas del teniente Fernández-Villa Dorbe –muerto por un disparo de fusil cuando acababa de ocupar el último de los objetivos asignado a su sección– y los legionarios Pedro Caneda Díaz y Carlos Muñoz García, heridos; resultando uno de sus carros Panzer I averiado. Ya se habían hecho anteriormente repetidas menciones al teniente Pedro Fernández-Villa Dorbe por su actuación siempre distinguida en diversos hechos de armas de la unidad, por el conjunto de los cuales le fue concedida la Medalla Militar Individual.

Los ataques a las 'cabezas de puente'

Al mismo tiempo que se combatía en Levante tuvo lugar una ofensiva del Grupo de Ejércitos de la Región Oriental contra el frente nacional a lo largo del Segre y el Noguera Pallaresa. Tras el parón –motivado, fundamentalmente, por la situación internacional– del avance nacional al Norte del Ebro en persecución de las fuerzas republicanas que se retiraban hacia la Cataluña centro-oriental, dichas fuerzas habían disfrutado de un periodo de calma que, a raíz de la división en dos de la zona republicana, les había permitido reorganizarse con comodidad, constituyendo el citado Grupo de Ejércitos que, a mediados de mayo se consideraba obligado y suficientemente preparado para emprender una ofensiva que forzara a las tropas nacionales a detener su progresión –lenta y dificultosa, pero ininterrumpida– hacia Valencia. Dicha ofensiva que ha quedado para la historia como "*los ataques a las cabezas de puente de Tremp y Balaguer*", tenía en realidad objetivos mucho más ambiciosos. Aparte de apoderarse de las citadas cabezas de puente, que el Ejército nacional había ocupado en la orilla izquierda del Segre y el Noguera, el plan preveía, sin entrar en mayores detalles, el cruce de ambos ríos y la prosecución del avance hasta el río Cinca –hasta la línea El Grado-Monzón-Albalate de Cinca-Fraga–, envolviendo y desbaratando el frente nacional de Lérida.

Para la ejecución de la maniobra dispuso el G.E.R.C. el empleo de cinco Cuerpos de Ejército: los X, XI y XVIII, del Ejército del Este y XV y V de la Agrupación Autónoma del Ebro. Los tres primeros debían ejecutar la parte inicial de la ofensiva, consistente en la reducción de las cabezas de puente de Serós, Balaguer, La Baronía, Monsech y Tremp y al corte de la carretera que ascendía a los valles pirenaicos por Sort y Llavorsí, quedando los C.E. XV y V en reserva hasta que, ocupados los dichos objetivos, deberían adelantarse en explotación del éxito en dirección general Benabarre hasta la línea señalada. No se trataba, pues de simples ataques distractivos, sino de una ofensiva de gran alcance para la que se había acumulado un volumen de fuerzas superior al empleado en las de Brunete o Teruel. Otro asunto era que el general Vicente Rojo, que trazó los planes, fiel a su costumbre de diseminar sus fuerzas en vez de concentrarlas para obtener la máxima superioridad en el punto principal de aplicación, decidiera efectuar nada menos que cinco rupturas simultáneas a lo largo del citado frente.

En cuanto a los medios acorazados, iba a cooperar con el ataque la práctica totalidad de la 1.ª División de Ingenios Blindados, con un total de siete compañías de carros y siete de blindados, a las órdenes del mayor José Ibáñez Gadea[32]: tres compañías del 1.º Batallón de Tanques, tres del 3.ª Batallón de Tanques, Compañía Independiente de carros, tres compañías del 1.º Batallón de Bilndados, tres del 2.º Batallón de Blindados y Compañía Independiente de blindados, con un total aproximado de 150 vehículos. Para la acción inicial se asignaban a las fuerzas del Ejército del Este cinco compañías de tanques y cuatro de blindados, quedando en reserva con la Agrupación Autónoma del Ebro dos y tres, respectivamente. La proporción se invertía en la siguiente fase de las operaciones en la que se pondrían cinco compañías de tanques y seis de blindados a disposición de la A.A.E., quedando para las restantes fuerzas dos y una de cada tipo.

El dispositivo defensivo nacional lo componían la 63 División, del C.E. de Navarra, en la cabeza de puente de Monsech/ Tremp; las Divisiones 51 y 54, del C.E. de Aragón, que tenían a su cargo las cabezas de puente de La Baronía y de Balaguer, respectivamente, y un batallón de la 150 División del C.E. Marroquí, que defendía la de Serós, sin apoyo alguno de medios blindados a lo largo de toda la línea y sin que tampoco lo recibieran durante la batalla.

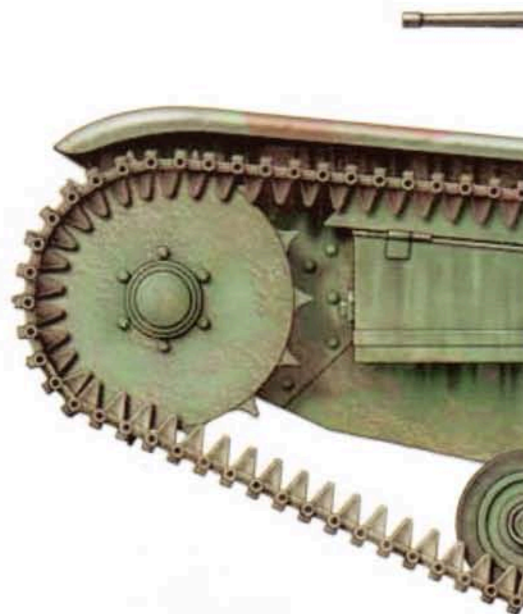
Esta comenzó en la madrugada del 22 de mayo, prolongándose hasta finales de mes en combates de una dureza extraordinaria; tanto de día, como de noche, combinando el ataque frontal a las posiciones con infiltraciones, generalmente nocturnas, de otras unidades que las rodeaban. Los asaltos se repetirían una y otra vez, habiendo posiciones que aguantaron media docena de ellos en una sola jornada.

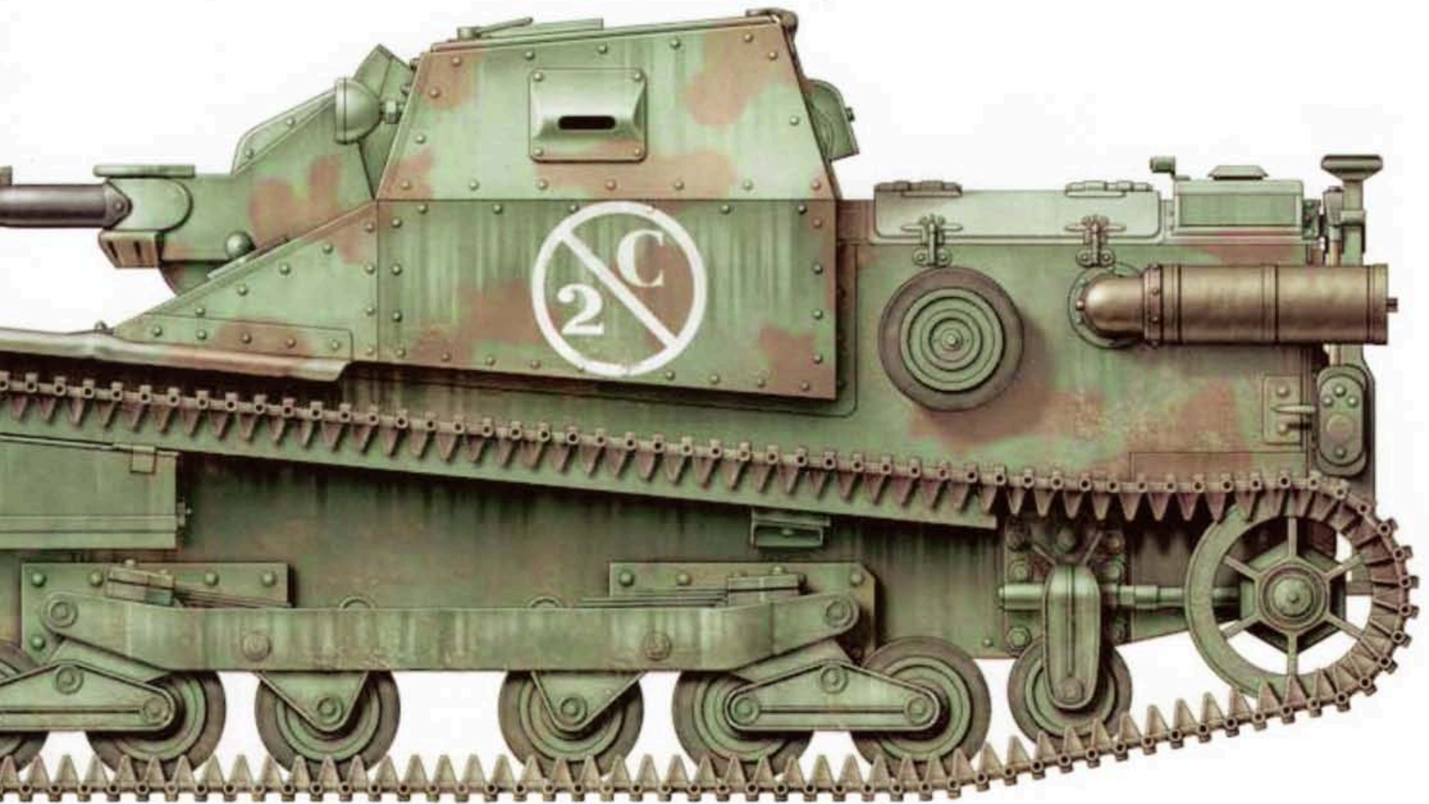
Por parte nacional, se planteó una defensiva "*a toda costa*", siendo varias las guarniciones que sucumbieron íntegramente en su posición, que sólo ocupaba el enemigo tras el aniquilamiento total de sus defensores. El Jefe del Gobierno republicano, Dr. Negrín, presenció el inicio de la ofensiva desde el P.C. avanzado del Ejército del Este, lo que nos indica la importancia que se concedía a la operación.

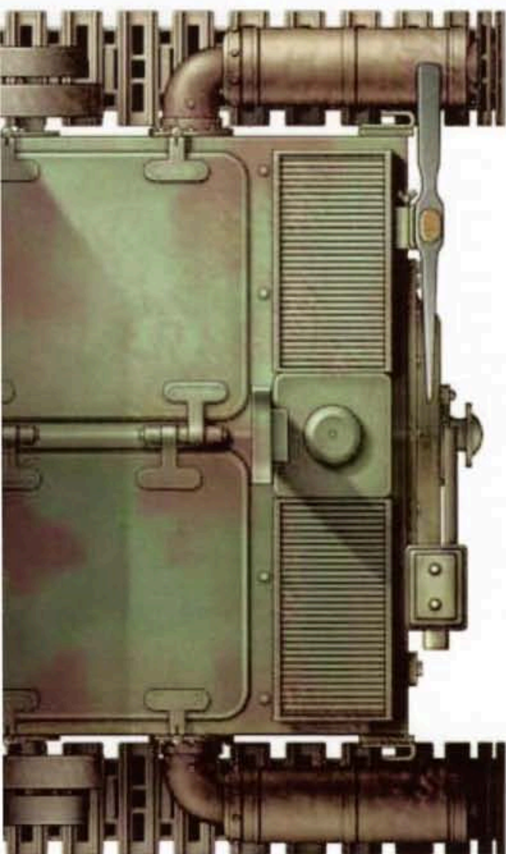
---

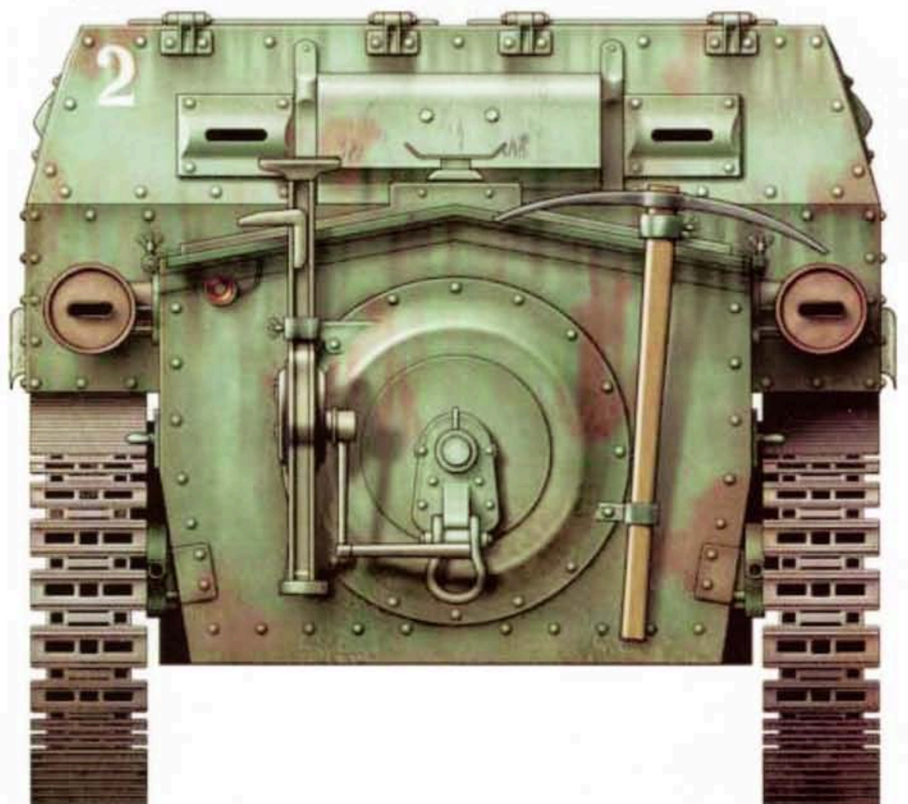
32 En el segundo volumen de esta obra («**Los Medios Blindados en la Guerra Civil Española. Teatros de Operaciones de Andalucía y Centro. 36/39**», pág. 50-51) se mencionaban algunas fuentes que adjudicaban al "*teniente José González Gadea* (sic)" el mando de la sección Renault FT.17 del Regimiento de Carros de Combate N.º 1 que participó en los combates del Alto del León, dejando constancia de que no localizábamos ningún oficial con ese nombre en dicho Regimiento y considerando la posibilidad de que se tratara por error del teniente José González Delgado. Ahora sabemos que no fue así y podemos dar alguna precisión más sobre el personaje El teniente José Ibáñez (no González) Gadea había pertenecido, efectivamente, al citado Regimiento de Carros N.º 1 hasta diciembre de 1935 en que fue ascendido a capitán (D.O. n.º 2 de 3 de enero de 1936), pasando poco después a la situación de 'disponible' en la 1.ª División (Madrid) en que se encontraba al estallar la guerra. Es, pues, muy probable que se reincorporara al Regimiento y combatiera al frente de los Renault en la Sierra madrileña, continuando su carrera en las unidades blindadas republicanas hasta confiársele el mando de los medios de la especialidad de que disponía el G.E.R.C.


2




C
2




2





Los *carri veloci* del C.T.V. desplegaron una notable actividad en la última parte de la ofensiva hacia Sagunto. Las imágenes nos muestra dos C.V.35 IIº Tipo entre cuyo personal aparece un militar alemán de la Legión Cóndor, siempre tan atentos ellos a todo lo relacionado con las fuerzas acorazadas.

El día 22 comenzaba en la cabeza de puente de Balaguer con el ataque, apoyado por dos compañías de carros y tras una violenta preparación de artillería, a las cotas 347, 323, 361 y 328, al S.E. de Asentiu. La 361 resultaba ocupada una vez aplastados sus defensores; la 347 se perdía y se recuperaba seis veces, quedando finalmente en poder nacional y la 328, perdida igualmente, fue reconquistada al anochecer, mientras la 323 aguantaba la embestida. En las proximidades de la cota 347 se encontraba una pieza de la 15.ª Batería de Antitanques al mando del sargento Abilio Boizas del Corral, que inutilizó tres carros con sus disparos. Asimismo fue atacado el Tossal de Deu, más conocido como El Merengue (cota 306), al Norte de la cabeza de puente, precedidos los asaltantes por tres carros, mientras otros trataban de infiltrarse por el Barranc Salat, sin lograr sus propósitos; aún sufriría la posición otras dos ataques en ese día que sólo consiguieron cercarla temporalmente. El 'parte' nacional se apuntaba, en la totalidad de los sectores atacados, doce carros que "*han quedado en nuestro poder* [...] *inutilizados e incendiados*".

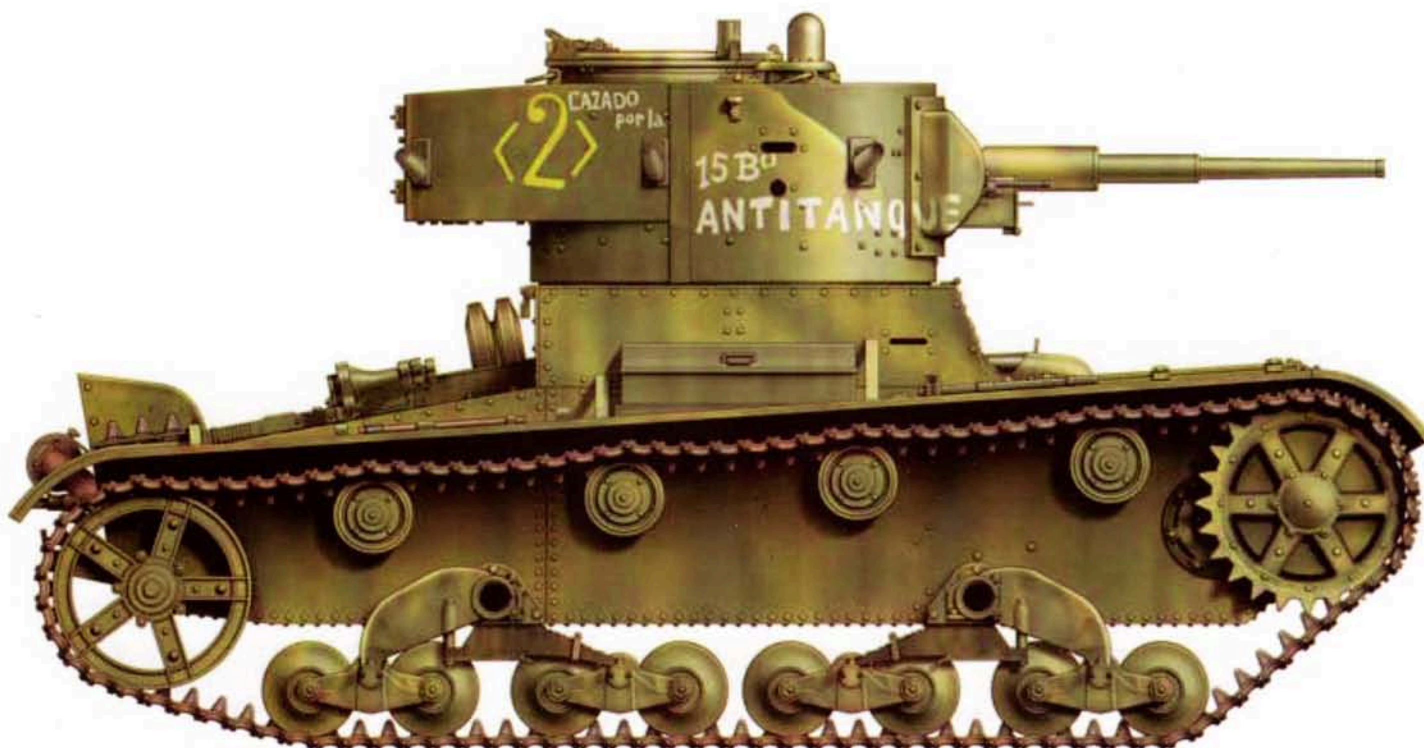


Dos autoametralladoras-cañón B.C., con torres para cañón de 37 mm., quemados, faltos del armamento y abandonados en una carretera levantina.

En la cabeza de puente de Tremp no hubo en la jornada inicial una participación significativa de los carros, retrasándose su actuación en fuerza a la jornada del 23, en que atacaron el frente entre Conques y Llanía –San Romá de Abella, Tosal Doba, cota 666–, con doce carros en vanguardia[33], sufriendo esta última seis asaltos, todos ellos infructuosos. Frente a Balaguer los ataques fueron acompañados, en ese mismo día, por una masa de carros que algunas fuentes estiman en medio centenar, logrando apoderarse de la cota 328, aunque sería recuperada al anochecer; de nuevo los carros trataron de infiltrarse por el Barranc Salat, buscando el envolvimiento de El Merengue, sin conseguirlo. El 'parte' nacional nos habla de ocho carros enemigos inutilizados e incendiados, seis de los cuales lo fueron por la pieza del sargento Boizas, que alcanzaría así un total de nueve carros inutilizados, lo que le valdría ser recompensado con la Medalla Militar Individual[34]. Los combates no cesaron durante la noche, continuándose el día 24 con apoyo de blindados sobre la cota 347 y extendiéndose hacia el Sur hasta Vallfogona; los carros republicanos lograron completar por tercera vez el cerco del Merengue sin conseguir tomarlo, debiendo retirarse tras haber perdido dos de ellos. En Tremp, el esfuerzo republicano consiguió la ocupación, tras la aniquilación de los defensores –4.º Batallón de Cazadores de Ceriñola N.º 6–, de las cotas 800, 882 y

33 José Mª Gárate Córdoba. «**Mil Días de Fuego**», pág. 545.

34 O.C. de 15 de abril de 1943. D.O. n.º 91.





Una de los T.26 inutilizados por la pieza del sargento Boizas del Corral exhibido como trofeo en la plaza del Mercadal, de Balaguer.
Ilustración: Julio López Caeiro.

721, prosiguiendo el avance hasta tomar los pueblos de San Romá de Abella y Bastús; otras fuerzas consiguieron infiltrarse por el río Carreu hasta Montesquíu, siendo detenidas frente a la central de Tremp ante las posiciones establecidas por los nacionales en segunda línea. Los combates eran igualmente violentos en el Monsech –Badaull– y La Baronía. El 'parte' nacional daba cuenta de haber sido inutilizados seis tanques.

A la cabeza de puente de Tremp comenzaban a llegar como refuerzo tropas de la 150 División, procedentes del frente del bajo Segre. En Balaguer, la 53 División iniciaba el relevo de la 54, muy castigada. Por parte republicana, se tomaba la decisión de hacer intervenir a la Agrupación Autónoma del Ebro, hasta entonces en reserva, al S.E. de la cabeza de puente de Balaguer, en dirección Bellcaire-Vallfogona.

El 25, se combatía duramente en La Baronía, mientras en Tremp, se hacía retroceder a las fuerzas infiltradas de Montesquíu. Al día siguiente, 26, se recrudecía la lucha en La Baronía, en Monsech y, después del mediodía, en Balaguer, donde las fuerzas de la Agrupación Autónoma del Ebro atacaban con apoyo blindado[35] siguiendo la carretera Bellcaire-La Rápita hacia la ermita del Pedrís, mientras el XII C.E. lo hacía, con acompañamiento de unos cuarenta carros, en la dirección Termens-Balaguer con la idea de envolver Vallfogona y contactar con las anteriores en la cota 240. En Tremp, continuaban los ataques al Mont de Conque, la Serreta, cota 593, las Colladas, cota 1003 y San Corneli, al tiempo

35 Según informe emitido por el teniente coronel Enrique Feliu Sintes, jefe del 4.º Regimiento de la 54 División que, por lo visto, aún no había sido relevado, "*seis blindados que vienen por la carretera de Bellcaire, catorce tanques por la ladera Norte y doce por la S.E.* [...] *un blindado se incendia en la carretera. El enemigo llega a las alambradas y a cien metros de ellas un tanque queda inútil. Más cerca, otro es incendiado con botellas* [...] *un tanque enemigo... consigue atravesar las alambradas en el frente del batallón de Palma* (3º Bon. del Rgto. de Palma Nº 36) *siendo inutilizado y quedando en nuestro poder. Otro queda a unos metros de la línea del Batallón de la Victoria* (8.º Bon. del Rgto. de La Victoria N.º 28)" (Transcrito por Luis M.ª Mezquida en «**La Batalla del Segre**», pág. 111).

que se iniciaban los combates en la cabeza de puente de Serós. El 'parte' nacional aseguraba que fueron seis los carros enemigos incendiados en la jornada.

El 27 continuaba combatiéndose en Serós, donde aún seguiría la lucha hasta el día 31. En Balaguer, los ataques se centraron sobre la ermita del Pedrís, con el apoyo de catorce tanques[36], que "*no han operado con la debida rapidez y decisión, siendo esta la causa de que no se haya progresado más*"[37], y en Tremp sobre las Colladas y la cota 1.003. El 'parte' nacional registraba la inutilización de cinco carros y varios blindados.

La batalla aún se prolongaría hasta fin de mes con algunas intentonas de escasa importancia. Las bajas habían sido muy elevadas por ambas partes pero, al menos, las nacionales les habían servido para conservar sus posiciones, en tanto que las republicanas no habían tenido otra contrapartida que la ocupación de unos metros de terreno y dos pequeños pueblos en la cabeza de puente de Tremp.

Si el lector ha ido sumando el número de carros inutilizados, incendiados o capturados que propalaban a diario los Boletines Oficiales del Cuartel General del Generalísimo habrá obtenido un total de 37 carros "*y varios blindados*", cifras que sin duda eran algo exageradas entre el deseo de mantener la moral en el trance de tener que superar una situación ciertamente difícil y la euforia por estar lográndolo. Tras la batalla, el jefe de las fuerzas blindadas republicanas, Ibáñez Gadea, cursó un informe en el que afirmaba que sus unidades tuvieron 30 tanques y 4 blindados perforados e incendiados –cifras estas que no se alejan demasiado de las nacionales–, de los cuales pudieron retirar 21 carros y los cuatro blindados, quedando por lo tanto nueve carros en poder del enemigo. Las bajas del personal de las unidades acorazadas ascendieron –precisaba– a 20 muertos y 38 heridos.



Autoametralladora tipo ZIS/3HC del V C.E. incendiado y abandonado a la altura del km 5 de la carretera La Rápita-Bellcaire[38].

36 Informe del teniente coronel Feliu Sintes, citado en la nota anterior.

37 Parte redactado a 24:00 horas del día 27 por el Comisariado del V C.E. (Transcrito por Luis M.ª Mezquida. Ob. cit., pág. 114)

38 En aquel entonces los kilómetros se numeraban en dirección Balaguer-Tárrega; hoy lo están al contrario –en dirección Tárrega-Balaguer–, correspondiéndose el antiguo km 5, más o menos, al 26 actual.



Los T.26 de una de las unidades de carros que participaron en el cruce del Ebro –unidad esta que no se ha podido identificar– llevaban en la torre y en la proa, pintada en blanco, una 'C' mayúscula seguida de un número. (A.G.A.)

La batalla del Ebro

Mientras el Ejército del Norte, nacional, continuaba –lenta, pero inexorablemente– su avance hacia Valencia, el Grupo de Ejércitos de la Región Oriental, republicano, preparaba un ataque sorpresivo sobre la retaguardia de aquel, a través del río Ebro que, desde Mequinenza hasta su desembocadura, hacía de línea de separación entre ambas grandes unidades.

El paso del río fue confiado al Ejército del Ebro (teniente coronel Juan Modesto Guilloto) que contaba inicialmente[1] con tres Cuerpos de Ejército –el XII (teniente coronel Etelvino Vega), el XV (teniente coronel Manuel Tagüeña) y el V (teniente coronel Enrique Líster)– con nueve divisiones –16, 44 y 56; 3, 35 y 42 y 11, 45 y 46– y los Regimientos 2.° y 3.° de la 2.ª Brigada de Caballería. Dicho Ejército del Ebro contaría, en principio, con una reserva, constituida por tres divisiones: las 27 y 60 del XVIII C.E y la 43, del XXIV C.E., y el 7.° Regimiento de Caballería.

Por aquellas fechas –julio de 1938–, las fuerzas acorazadas del G.E.R.O. se encuadraban en la 1.ª División de Ingenios Blindados, que tenía la siguiente, probable, composición:

Ejército del Este:

- 1.ª Brigada de Ingenios Blindados
  - 1° Batallón de Tanques
  - 2° Batallón de Blindados
  - Una Compañía independiente de Blindados
  - Un Batallón de Infantería de apoyo.

Ejército del Ebro:

- 2.ª Brigada de Ingenios Blindados
  - 3.° Batallón de Tanques
  - 1.° Batallón de Blindados
  - Una Compañía independiente de Tanques[2]

Reservas del Grupo de Ejércitos:

- 2.° Batallón de Tanques
- 3.° Batallón de Blindados

Escuela y Centro Permanente de Carros de Combate, en Granollers

1 Más tarde, acudirían a la hoguera del Ebro muchas otras unidades de otros Ejércitos y otros Cuerpos de Ejército.

2 Según afirma Javier de Mazarrasa –en unas notas para la 2ª parte del libro «**Los Carros de Combate en la Guerra de España 1936-1939**», inédita–, la Compañía independiente del Ejército del Ebro estaba formada por 9 carros BT.5 que se habían replegado hacia Cataluña tras el corte en dos de la zona republicana.



El T.26 'C.28' preparándose para abordar uno de los puentes de paso sobre el Ebro.

Conviene recordar que, además, la tercera brigada de cada división de Infantería disponía de una sección de blindados que, en conjunto sumaban una cantidad nada despreciable de tales ingenios, pues el G.E.R.O. contaba con 21 divisiones, con lo que el total de blindados que las mismas tenían afectados directamente ascendía a unos sesenta.

Para la ofensiva que se estaba preparando, el Ejército del Ebro tenía asignadas las siguientes fuerzas de la 1ª División de Ingenios Blindados:

XV C.E.
Una Compañía de Tanques del 3.° Batallón y el 1.° Batallón de Blindados, del E. del Ebro
Una Compañía de Tanques del 1.° Batallón del E. del Este
Una Compañía independiente de Blindados del Grupo de Ejércitos

V C.E.
Dos Compañías de Tanques del 3.° Batallón, del E. del Ebro
3.° Batallón de Blindados, del Grupo de Ejércitos
Reservas
Dos Compañías de Tanques del Ejército del Este.

Las fuerzas nacionales que guarnecían el frente a punto de ser atacado ascendían a dos divisiones y una brigada en reserva. La 50 División, reforzada por medio batallón del 37 de Ametralladoras, que cubría el frente entre la confluencia del Segre con el Ebro, en Mequinenza, hasta Cherta (excluído), y la 105 División, que tenía agregado el otro medio batallón del 37 de Ametralladoras y dos batallones de infantería –el 292 de Tiradores de Ifni y el Ciclista– de la División de Caballería, desde Cherta hasta el mar Mediterráneo. Constituía la reserva de estas dos unidades la 2.ª Brigada de la 13 División. La 105 División tenía igualmente agregada una sección de carros del 2.° Grupo de la Bandera de Carros de Combate de la Legión, acantonada en Santa Bárbara; se trataba de la sola unidad blindada presente en la zona pues, como sabemos, tanto la Bandera de Carros de la Legión, como el *Raggrppamento Carristi* del C.T.V., se hallaban concentrados en la zona de Levante en apoyo de las operaciones que allí se estaban desarrollando.

El paso del Ebro tuvo lugar por sorpresa durante la noche del 24 al 25 de julio. La infantería cruzó el río en botes e, inmediatamente, por medio de las primeras pasarelas flotantes, ligeras, que comenzaron a tenderse. A continuación, se dio inicio al tendido de los denominados puentes de vanguardia y puentes pesados, calculados los primeros de ellos para una carga máxima unitaria de 4,5 toneladas, por lo que, en cuanto a medios blindados se refiere, sólo podrían ser utilizados por los autoametralladoras ZIS, de unos 2.300 kg. de peso, pero no por los autoametralladoras-cañón B.C. ni, mucho menos, por los carros T.26. Estos últimos tendrían que esperar a que estuvieran en servicio los puentes pesados de madera, con capacidad para 20 Tm, y, por supuesto, los de hierro, que aún soportaban cargas mayores –de hasta 25 Tm–, si bien de montaje algo más lento. A las dificultades intrínsecas para el tendido de estos puentes se sumarían las impuestas por la aviación nacional que, en la mañana del día 25, se presentó sobre el Ebro con la misión de atacar los puntos y medios de paso. El primer puente de vanguardia entró en servicio a últimas horas del día 25 en Ginestar –sector del V C.E.–, seguido por otro del mismo tipo en Ascó –sector del XV C.E.– al amanecer del día 26, pero este último resultaría derribado al chocar contra uno de sus pilotes principales el primer camión que trató de cruzarlo. En la







Los carros republicanos –T.26 y BT.5– no podrían cruzar el Ebro en cantidad apreciable hasta la noche del 29 al 30 de julio; cuatro días después de haber comenzado la ofensiva que, a esas alturas ya estaba detenida.

mañana del 26 quedaba listo, igualmente en la zona de Ginestar, el primer puente pesado de madera, por el que cruzaron algunos carros durante las dos horas que estuvo en servicio hasta ser destruido por un bombardeo aéreo; a mediodía de ese mismo día 26, una riada provocada por los nacionales con la apertura del embalse de Barasona se llevaba todos los puentes construidos y los restos de los inutilizados. Los Ingenieros republicanos reiniciaron la construcción de los mismos, pero los bombardeos de la aviación nacional destruían los trabajos, restringiendo sus resultados a los efectuados durante la noche. El 28, quedaba listo un nuevo puente pesado de madera en Ascó, pero el Jefe de Ingenieros advertía que, por haber sido removido el fondo del río por los bombardeos nacionales, no soportaría el peso de los carros de combate. Pese a ello, pasaron por él algunos autoametralladoras, camiones de suministros y la artillería del XV C.E., hasta ser destruido por un ataque aéreo con la primera claridad del 29. El paso del grueso de los carros no sería posible hasta la noche del 29 al 30 en que quedó terminado el puente pesado de hierro de Flix, aunque un ataque de la aviación nacional averiaba algunos de sus tramos en la mañana del 30.

Nos hemos detenido en estas consideraciones sobre los medios de paso, porque nos muestran como las fuerzas republicanas debieron realizar su ofensiva sin medios pesados de apoyo, apenas sin blindados, sin transportes automóviles y casi sin artillería. El apoyo que esta última les prestaba desde la orilla izquierda del río sirvió para aniquilar las posiciones nacionales próximas al cauce, desarticulando las fuerzas de la 50 División, lo que les permitió avanzar en la primera jornada hasta la línea Pobla de Masaluca (sin ocupar)-Villalba de los Arcos (sin ocupar)-Gandesa (sin ocupar)-Puig de l'Aliga (ocupado)-inmediaciones de la ermita de Bot (sin ocupar), lejos ya del alcance de las piezas propias, retenidas al otro lado del Ebro. Habían alcanzado los objetivos previstos para la primera fase de la ofensiva, pero ahí quedó detenida: ya no avanzarían más, salvo mínimas rectificaciones de línea.

No sería hasta poco después de las 17:00 horas del día 27 –cuarenta y dos horas después del comienzo de la ofensiva– en que cayó sobre Gandesa el primer cañonazo republicano, disparado por un carro de combate, que impactó en la casa nº 14 de la plaza del Duque de la Victoria[3]; procedía éste de uno de los pocos carros que lograron pasar el rio el 26 por el puente pesado de Ginestar; modesto grupo de apoyo que, para colmo, perdía cuatro de sus carros[4] ese mismo día 27 frente a Gandesa; dos de ellos incendiados con botellas de gasolina por el sargento Santiago Barrasa San Millán, del Tabor Ifni-Sahara[5]. En realidad, el Ejército del Ebro no dispuso de elementos blindados en cantidad suficiente hasta el día 30.

Carros T.26 republicanos en marcha hacia Gandesa para reforzar a las fuerzas que llevaban dos días atacándola sin obtener resultados.

Por parte nacional, se dio la coincidencia de que el mismo día 25, en que los republicanos pasaban el río, la Plana Mayor del 2.° Grupo de la Bandera de Carros de la Legión girara una visita de inspección a la sección que tenía destacada en Santa Bárbara. Según el historial de la Bandera de Carros, *"la PL.M. del Grupo inspecciona el destacamento* [...] *y obliga al enemigo a repasar el Ebro"*. La falta de confirmación de esta actuación por otras fuentes, tanto nacionales[6] como republicanas, parece sugerir que, dada la prontitud con que las fuerzas defensores rechazaron a la XIV Brigada Internacional, encargada de cruzar el río por el sector Campredó-Amposta, la sección de carros apenas tuvo tiempo de intervenir, aunque no por ello dejara de apuntarse al éxito obtenido por la 105 División a la que estaba agregada; sin embargo, Andreu Castells[7] recoge un testimonio que figura en «***Epopée d'Espagne. Brigades Internationales, 1936-1939***»[8] que cita por dos veces la presencia de carros entre las fuerzas que aplastaron la cabeza de puente que había conseguido establecer el batallón «Commune de Paris», aunque... ya se sabe como suelen ser los testimonios de los internacionales. Las fuerzas de la XIV Brigada Internacional que cruzaron el Ebro en el sector citado contaron con el apoyo de un tren blindado –probablemente, el Diesel N.° 7– que, desde el tramo de vía entre Tortosa y Aldea, las sostuvo con su fuego... hasta quedarse sin municiones[9].



La ofensiva republicana, aún detenida frente a Gandesa y Villalba de los Arcos, había logrado, al menos, su propósito estratégico, al forzar al Ejército del Norte a suspender el avance nacional hacia Valencia y a detraer algunas de las fuerzas empeñadas en él para taponar la brecha abierta en el Ebro, en el frente de la 50 División. Entre las primeras se hallaban la 2.ª Agrupación del 2.° Grupo de la Bandera de Carros –formada por la 5.ª Compañía y 1.ª Sección de la 6.ª–, que el día 27 se situaba en Prat de Compte, y la 2.ª Agrupación del 1.° Grupo –2.ª Compañía y una sección de la 3.ª– que llegaba a Batea el 28. Esta última sería reforzada con elementos del 2.° Grupo –tres carros *Panzer* I de la 5.ª Cía. y tres T.26 de la 6.ª[10]– para formar dos subagrupaciones, cada una de ellas con ocho *Panzer* I y cuatro T.26. Quedaron así conformadas

3 Luis María Mezquida y Gené. «**La Batalla del Ebro**», pág 53

4 Diario de Operaciones de la 13 División (A.G.M. – D.N. – L. 8 tri – C. 1).

5 Fue recompensado con la Medalla Militar Individual, otrogada por O.C. de 1 de diciembre de 1943 (D.O. n.° 281)

6 No se hace mención de los carros ni en el Diario de Operaciones de la 13.ª División (A.G.M. –D.N. – L. 8 tri – C. 9) ni en el de la 2ª Brigada de la 105 División que mandaba el teniente coronel Coco Rodríguez (Reproducido en «**Los que estuvimos en la Batalla del Ebro**», de Fernando Estrada Vidal. Págs. 33-38)

7 «**Las Brigadas Internacionales de la Guerra de España**», págs. 351 y 352.

8 «***Commune de Paris franchit l'Ebre***»

9 Jacques Delperrie de Bayac. «**Las Brigadas Internacionales**», pag. 302.

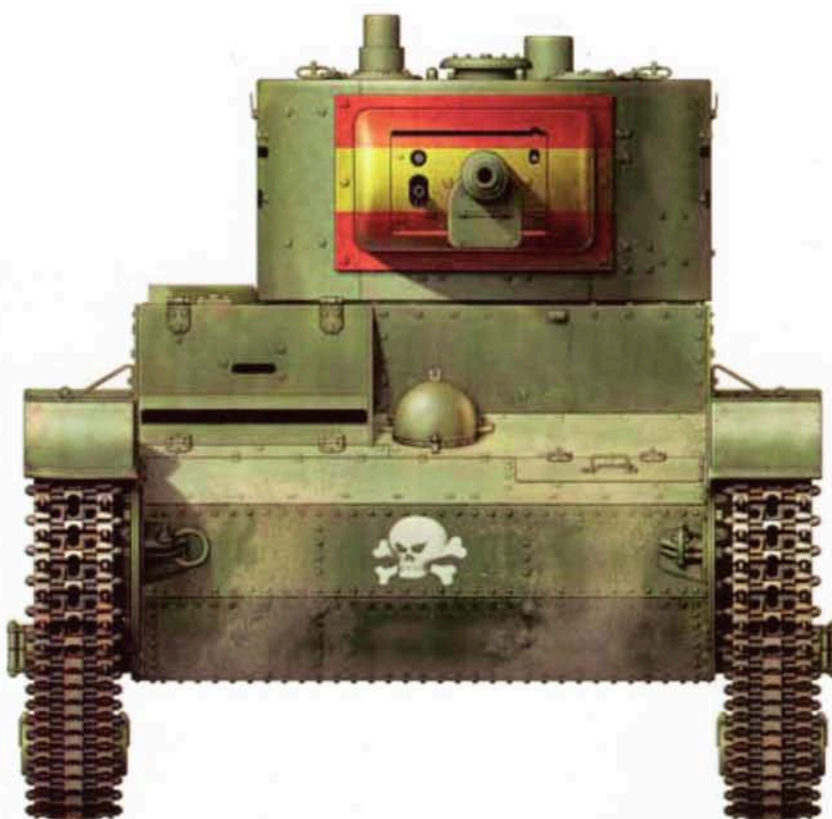
10 Seguramente se trataba de la Sección que el 2.° Grupo tenía agregada a la 105 División que, según Martínez Bande («**La Batalla del Ebro**», pág. 137), había partido de Santa Bárbara las 13:30 horas del día 26 con destino al sector de Gandesa.











Las primeras unidades de carros nacionales que llegaron al teatro de operaciones del Ebro fueron la 2.ª Agrupación del 2.º Grupo y la 2.ª Agrupación del 1.º Grupo de la Bandera de Carros de Combate de la Legión; ambas comenzarían a operar el 29 de julio. Obsérvese en las dos fotos centrales como el T.26 de la izquierda ostenta en su proa el antiguo emblema –calavera sobre dos tibias cruzadas– de los primeros tiempos de la unidad.
Ilustración: Julio López Caeiro.

tres, llamémosles, subagrupaciones[11] que fueron asignadas respectivamente a los tres sectores 'Derecha' –desde Cherta a Puig Caballé (excluido), al mando del general Alonso Vega–; 'Centro' –desde el Puig Caballé a Villalba de los Arcos, bajo el mando del general Barrón– e 'Izquierda' –desde Villalba de los Arcos (excluido) hasta el Ebro, a las órdenes del general Delgado Serrano– en que el Mando nacional había dividido el frente atacado. Las subagrupaciones del 1.º Grupo tenían por jefes al capitán Maximiliano Galiana y al teniente Bárcenas, respectivamente, quedando ambas bajo la inspección del capitán Gonzalo Díez de la Lastra; el día 29, tomaba el mando de la 2.ª Compañía de Carros el capitán Enrique Gaset Casado.

Ese mismo día 29 entraban en combate los carros nacionales. La subagrupación Galiana fue enviada al sector Fayón, a disposición del teniente coronel Lombana, jefe de las fuerzas que lo guarnecían, situándose en el kilómetro 28 de la carretera Maella-Fraga, desde el cual participaría en los ataques hacia el Alto de los Auts en un intento por reducir la cabeza de puente establecida por la 42 División republicana entre Fayón y Mequinenza, sin conseguirlo. Tres carros T.26, al mando del alférez Corral Arruga, fueron destacados a Villalba de los Arcos, donde se empeñaron inmediatamente en la defensa de la plaza y de la posición de Cuatro Caminos frente a los ataques de la 3.ª División, republicana[12]. La 2.ª Agrupación del 1.º Grupo sufría en la jornada la baja del legionario Anatoly Leeder, que resultó herido, y tuvo dos T.26 averiados y un *Panzer* I inutilizado, otro incendiado y dos averiados.

---

11 Las fuentes nacionales las denominan compañías y, desde luego, tenía esa entidad, pero eran mixtas de Panzer I y T.26, de acuerdo con la costumbre generalizada desde la batalla de Teruel de hacer operar conjuntamente a los carros "negrillos" con los carros-cañón capturados. Hasta el punto, como se verá más adelante, de acabar encuadrándolos así, mezclados, en las compañías, olvidando el esquema anterior en que éstas disponían de un tipo único de material.

12 El Batallón 131, de la 33 Brigada, de dicha División había ocupado el cementerio de Villalba a las 11:00 horas del día 26. Como quiera que se trataba del batallón que atacaba en vanguardia le habían sido asignados dos carros T.26... que, retenidos en la orilla izquierda del río por la destrucción de los puentes, no recibiría hasta el día 30.



Una de los escasos Panzer I armados con ametralladora Breda de 20 mm. en su posición de espera, procurando disimularse al amparo del ralo arbolado de la zona.

Por su parte, la 2.ª Agrupación del 2.º Grupo –5.ª Compañía y 1.ª Sección de la 6.ª–, efectuaba, junto la Plana Mayor de dicho Grupo, un reconocimiento ofensivo sobre la carretera de Pinell a Tortosa en el que fue alcanzado por fuego antitanque el T.26 del alférez Salvador Sampere Jordá, jefe de la citada 1.ª Sección de la 6.ª Compañía, resultando éste muerto al tratar de pasar a otro carro para proseguir el combate. Fueron heridos los legionarios César Díaz Velasco, de la 5.ª Cía., y Juan Canuto, de la 6.ª. El carro averiado del alférez fallecido no pudo ser recuperado hasta bien entrada la noche.

La jornada del 30 fue testigo de duras embestidas contra Gandesa por parte del XV C.E., con el apoyo, desde el Sur de la 11 División del V C.E., logrando seis de los carros agregados a ésta sobrepasar la línea nacional por la carretera de Pinell, aunque debieron retirarse a su base de partida al no ser acompañados por la infantería. Tagüeña[13] nos habla de la situación crítica creada por un contraataque nacional poco antes del mediodía "*que resolvió la oportuna introducción al combate de la 2.ª Compañía de tanques que acababa de incorporarse*".

En la noche del 30 al 31, el teniente coronel Modesto disponía el relevo de gran parte de las unidades –agotadas– que venían combatiendo hasta ese momento por otras frescas apoyadas por el material pesado que había cruzado el río por el puente de hierro de Flix. El frente republicano del Ebro, al igual que el nacional, quedaba dividido en tres sectores: 'Norte', entre Fayón y Villalba de los Arcos, al mando del teniente coronel Tagüeña, con las Divisiones 3, 42 y 60, 3.º Rgto. de Caballería y dos compañías de ingenios blindados; 'Centro', entre Villalba y el Ginebral, al mando del comandante Mateo Merino, con las Divisiones 16 y 35, las Brigadas 100 de la 11 División y 101 de la 46, dos compañías de tanques y dos de blindados[14] y 'Sur', cubriendo los sectores de la sierra de Pandols y Prat de Compte, a las ódenes del teniente coronel Líster, con las Divisiones 11, 45 y 46 –menos las dos brigadas citadas anteriormente–, dos compañías de tanques y tres de blindados. Con estas fuerzas, ahora ya bien provistas de medios acorazados, iba a realizarse en la jornada del 31 un ataque general en todo el frente con especial incidencia en el centro, sobre Gandesa, que debía ser envuelto por sendas penetraciones al Norte y al Sur del pueblo. Los medios contra carros de que disponía los nacionales en dicha plaza se reducían a tres cañones PaK 35/36 de 37 mm. de la 26.ª Batería de la Agrupación de Antitanques, emplazados dos de ellos en las proximidades del cementerio y de la carretera a Villalba y, el tercero, en las inmediaciones del Puig de l'Aliga; este último destruiría el día 31 cuatro carros de los seis que trataron de asaltar la posición que defendía. El fuego se correría a toda la línea Villaba-Gandesa, que aguantó pese a los ahora numerosos medios que se acumularon contra ella; en realidad, era ya un esfuerzo tardío.

En ese mismo día 31, la subagrupación Galiana operaba una vez más contra el Alto de los Auts, logrando ocupar algunas posiciones sin encontrarse con carros enemigos, inexistentes en la bolsa Fayón-Mequinenza. La 2.ª Agrupación del 2.º Grupo efectuaba un nuevo reconocimiento por la carretera de Pinell, combatiendo contra tres carros enemigos a los que puso en fuga.

Los ataques republicanos contra Gandesa y Villalba de los Arcos se sucedieron a lo largo de los días 1 y 2 de agosto –en este último, algo más débiles– infructuosamente, acusando los partes nacionales el empleo en todos los sectores atacados de numerosos carros de combate: "*Desde las primeras horas de la mañana el enemigo atacó* [...] *nuestras posiciones con fuego de fusilería, ametralladoras, morteros y tanques*"[15]; "*A las 19 horas, protegido por la aviación, gran preparación artillera y 20 carros atacó con gran ímpetu*"[16]; "*Los ataques del enemigo en los sectores de Gandesa y Villalba de los Arcos* [...] *con gran número de tanques*"[17]...

Por parte nacional, ese día 1 de agosto, la 2.ª Agrupación del 2.º Grupo continuaba con sus reconocimientos por la carretera a Pinell, mientras la subagrupación del capitán Galiana persistía en sus intentos en las estribaciones de los Auts, desde la carretera de Maella a Fraga, sufriendo su personal, en unos combates de los que nadie habla por considerarlos carentes de importancia, nada menos que dos muertos[18] y trece heridos[19], lo

13 «**Testimonio de Dos Guerras**», pág. 226. Vemos como ya se hacía notar la presencia de los medios blindados que pasaron el río en la noche anterior.

14 Tagüeña (Ibid.) evalúa el apoyo blindado de este sector Centro en "*22 tanques y 23 autos blindados*"; o sea, que las cuatro compañías estaban ligeramente reforzadas.

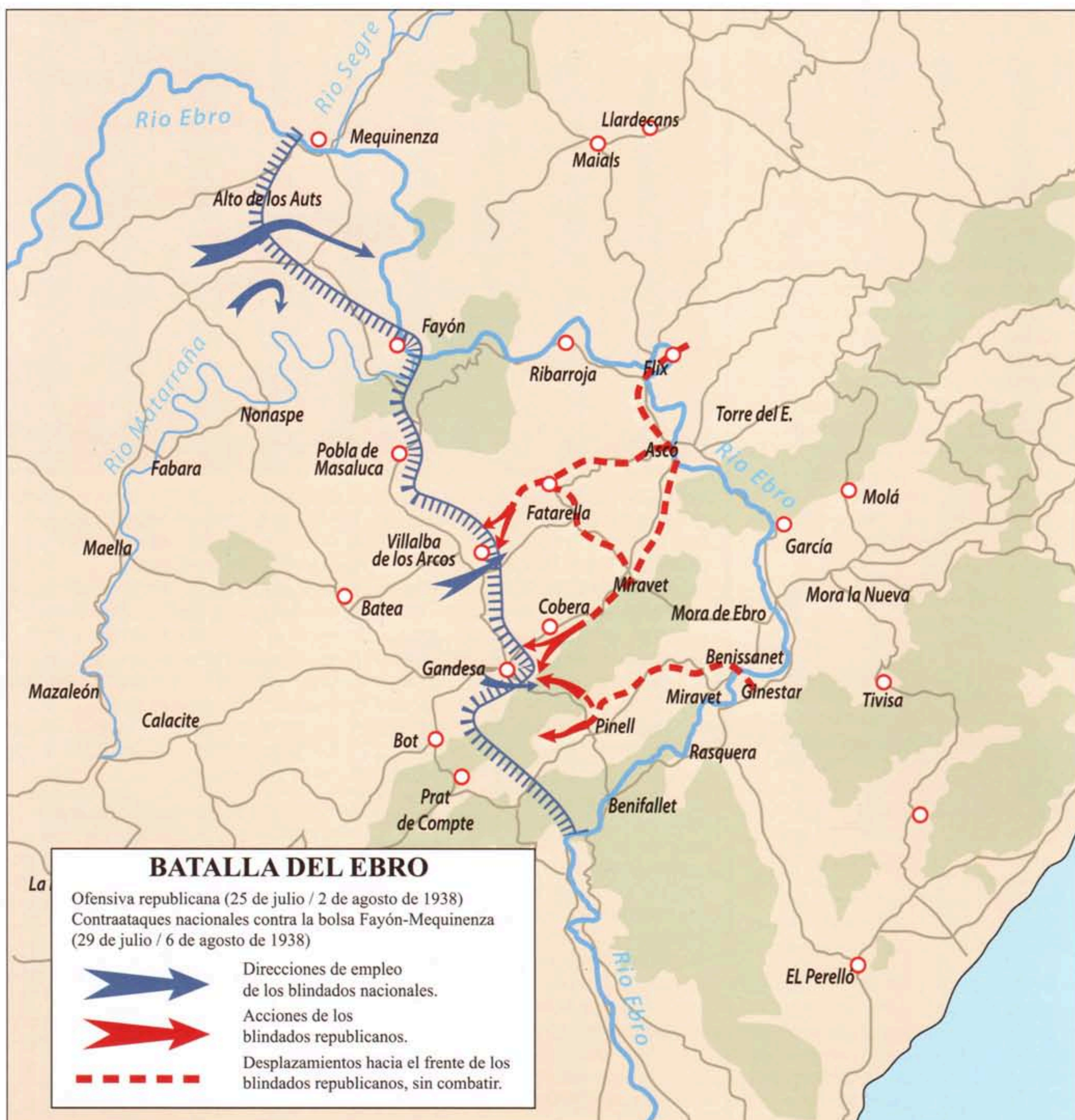
15 Diario de Operaciones de la 82 División.

16 Informe del general Barrón, jefe del sector 'Centro'.

17 Diario de Operaciones de la 74 División (A.G.M. - D.N. - L. 796 - C. 20).

18 Cabo José Martínez Alvarez y legionario Ramón Franco Gómez.

19 Capitán (jefe de la 2ª Compañía) Enrique Gaset Casado; teniente



que no es de extrañar pues la División 42, que había ocupado la bolsa Fayón-Mequinenza, aunque no contaba con artillería de campaña en la margen derecha del río, disponía de buen número de cañones antitanques[20].

El 2 de agosto, la 5.ª Compañía –2ª Agrupación del 2.º Grupo– "*ocupa las posiciones que utilizaba el enemigo para batir con sus carros las trincheras de la Unidad, y obliga a retirarse a cuatro carros enemigos; captura un blindado Ford* (un autoametralladora ZIS/3HC) *y reconoce un carro averiado cerca de las trincheras enemigas, en cuyo interior se encontraban dos cadáveres*".

El Ejército del Ebro, considerando agotada la ofensiva, daba órdenes a sus unidades de pasar a la defensiva y las sometía a una nueva organización: al Norte de la bolsa formaba el XV C.E., con las Divisiones 16 y 60, dos compañías de tanques y cuatro de blindados; al Sur, el V C.E., con las Divisiones 11, 46 y 27, dos compañías de tanques y un batallón de blindados; reserva de Ejército, las Divisiones 35 y 45.

La ofensiva republicana en el Ebro había finalizado, como se ha dicho, pero el Mando nacional no estaba dispuesto a dejar las cosas así. El general Franco, fiel a su idea de combatir a las tropas enemigas allá donde se le opusieran, considerando que la situación del Ejército del Ebro le era muy desfavorable, con un río caudaloso a su espalda que dificultaba su abastecimiento y su posible

---

Víctor Felipe Martín; sargentos Moisés Filgueira, Jorge Llompart Perelló, Fermín Subijana Teneche, Marcial Alvarez Gutiérrez y Onofre Calvo Guillén; cabos Antonio González y Juan Molina Cote y legionarios Lucio Campo Fernández, Tomás Binaburo García, Mauricio Planas Sanater y Manuel Revilla.

20 Cuando la dicha bolsa Fayón-Mequinenza fue ocupada por el Ejército nacional, en los días 6/7 de agosto, se capturaron cinco antitanques republicanos.



El T.26 con número 5 en la torre, que poco más tarde sería exhibido en la Exposición de material de Guerra Tomado al Enemigo, de San Sebastián, fue con toda probabilidad el que se 'pasó' a los nacionales en Torrelameo el 9 de agosto.

retirada, decidió eliminar la bolsa formada por el avance republicano, empleando los medios que había acumulado frente a la misma para lograr su contención.

La contraofensiva nacional se dirigió primeramente contra la bolsa secundaria y aislada que la 42 División, republicana, había ocupado entre Fayón y Mequinenza, sin conseguir su ampliación y su consiguiente unión con la bolsa principal, ya tanteada sin resultado, como hemos visto, por las fuerzas a las órdenes del teniente coronel Lombana, con el apoyo de los carros de la subagrupación Galiana, entre los días 29 de julio y 2 de agosto. Para ello se reunió un conjunto suficiente de tropas procedentes de varias divisiones con las que se constituyeron tres agrupaciones, al mando de los tenientes coroneles Linos Lage, Torrente y Moreno, a las que daría apoyo la dicha subgrupación Galiana, con 16 carros[21], entre *Panzer* I y T.26, de las Compañías 2.ª, 3.ª, 5.ª y 6.ª de la Bandera de Carros de Combate de la Legión. El asalto comenzó a las 11:00 horas del 6 de agosto desde la base de partida en la meseta de Vesecri (cota 420) en dirección a la posición principal del Alto de los Auts (cota 434), precedido por los carros de combate que fueron ocupando sucesivamente las cotas 422, 433 y el vértice Auts, prosiguiendo su avance hasta la carretera de Mequinenza, desde la que protegieron la ocupación de Punta Quemada, llegando al río Ebro en persecución del enemigo. Tuvo la subagrupación en la jornada dos muertos[22] y dos heridos[23] y resultó "*tocada por proyectil enemigo*" la ametralladora Breda de 20 mm. de uno de los carros armado con este tipo de máquina.

La siguiente acometida nacional, se desarrolló a partir del 9 de agosto y tuvo como objetivo la sierra de Pandols, a la búsqueda de reconquistar las alturas de la misma para apoderarse de los observatorios artilleros y privar de ellos a sus adversarios. Los combates, muy sangrientos, se prolongaron hasta el día 19 en un terreno tan escarpado que en absoluto permitía la utilización de medios blindados a ninguno de los dos bandos.

Acción diversiva de Vilanova de la Barca

Para aliviar la presión que las fuerzas nacionales estaban ejerciendo contra la bolsa formada por el Ejército del Ebro en la margen derecha del río, el Estado Mayor republicano –con su jefe, Vicente Rojo, al frente– en vez de acumular los medios disponibles en la defensa de los puntos más comprometidos de aquella, decidió dispersarlos una vez más, disponiendo una serie de maniobras de diversión en lugares más o menos alejados de la batalla: en Vilanova de la Barca, en Tremp y en Serós.

La primera de tales operaciones, la que partiendo de Vilanova de la Barca tenía como objetivo cruzar el Segre y ocupar el terreno entre dicho río y el Noguera Ribagorzana, alcanzando la línea Albesa-Castelló de Farfaña-Gerp, para seguidamente envolver Balaguer y estrangular la cabeza de puente que los nacionales tenían en la orilla oriental del Segre, quedó confiada a tres divisiones –la denominada 'Mixta' (constituida por la Brigada 145, y las de Carabineros 3 y 179), la 30 y la 42–, que contarían con el apoyo de dos regimientos de caballería, diez grupos y seis baterías independientes de artillería y dos compañías de tanques.

No ha podido precisarse el número de T.26 que encuadraban dichas dos compañías. Para Luis M.ª Mezquida[24] eran 30, mientras que

21 Luis Mª Mezquida y Gené. "La Batalla del Ebro. Asedio y Defensa de Villalba de los Arcos", pág. 62.

22 Legionarios Licinio González Rodríguez y Manuel Fernández Padilla.

23 Capitán (jefe de la subagrupación) Maximiliano Galiana Castilla y legionario Manuel Losada Martín.

24 «**La Batalla del Segre**», pág.137.



Una vista más del T.26 n.º 5 'pasado' a los nacionales en Torrelameo.

Ramón Salas[25] se atiene a las cifras de plantilla y asegura que eran 20 de los que sólo llegaron a emplearse 17. J.M. Martínez Bande[26] acepta el testimonio del capitán Juan Sanromá, que los mandaba, en el sentido de que fueron 21 carros los que cruzaron el río. En cuanto a los informes nacionales de la época sobre los mismos, iremos viendo más adelante lo que nos decían.

Sean cuantos fueren, los carros cruzaron el Segre a las 08:00 horas del 9 de agosto por un vado aguas arriba de Vilanova de la Barca que en esa fecha tenía una profundidad de unos 20 centímetros[27]. Curiosamente no encabezaron el ataque, sino que fueron precedidos por los carabineros de las Brigadas 3 y 179.

Entre tanto, en la madrugada de ese mismo día 9, la 30 División intentaba el paso del Segre en la zona comprendida entre la confluencia de éste con el río Farfaña y Balaguer, siendo rechazados sus intentos. Esa fue toda la contribución de la 30 División a la ofensiva; la 42 División, expulsada recientemente, como vimos, de la cabeza de puente Fayón-Mequinenza y mantenida en reserva a causa del quebranto que había sufrido en aquellos combates, no llegaría a intervenir.

Cuando los carros vadearon el río, los dos batallones de la 54 División nacional que defendían la orilla derecha hacía ya una hora que se habían replegado, ante el empuje de los carabineros, a la segunda línea 'de resistencia', a la derecha de la acequia de Torrelameo, sobre la carretera de Lérida a Balaguer: Torrelameo-vértice Garrameu-Menargens. El avance de las tropas a pié permitió a los carros alcanzar sin problemas el canal de la citada acequia ante la cual quedaron detenidos por carecer de medios de paso; curiosa carencia esta, pues quienes planearon la operación debería tener constancia de la presencia del obstáculo.

En cualquier caso, en medio de tales circunstancias tuvo lugar un suceso que sería determinante para el resultado de la maniobra. Como se ha dicho, las tropas nacionales comenzaban ese mismo 9 de agosto su contraofensiva contra la sierra de Pandols, para cooperar a la cual, interrumpiendo el suministro de las unidades que la defendían, habían programado la apertura de las presas de Camarasa y Tremp con el objeto de provocar una avenida que destruyera los puentes republicanos. Tal avenida tuvo el efecto de hacer subir el nivel del Segre unos

25 «**Historia del Ejército Popular de la República**», II, pág. 2.032.

26 Ob. cit., pág. 276.

27 «**Tanques en el Segre**», en «**Historia y Vida**» N.º 112, pág. 57.

Barcaza de un T.26 extraída del fondo del Segre en los años 'ochenta' por el Ayuntamiento de Vilanova de la Barca. La imagen inferior derecha nos la muestra en su estado actual, convertida en un sencillo monumento conmemorativo.











Uno de los carros T.26 puesto fuera de combate el 12 de agosto en el Rincón de Arnau, Alcotas de Manzanera (Teruel).

siete metros, según estimación del citado capitán Sanromá[27], al tiempo que su anchura crecía hasta los sesenta metros y la corriente alcanzaba una velocidad de 50 kilómetros por hora. Los testimonios sobre esta batalla son concordantes en cuanto que las tropas republicanas, al verse así aisladas, fueron presa de una ola de pánico; los hombres no pensaron más que en huir y fueron muchos –infantes y jinetes– los que se arrojaron al agua tratando de ganar la orilla opuesta con el resultado de ahogarse en aquella crecida la gran mayoría de hombres y caballos que lo intentaron. La desmoralización hizo presa en la tripulación de uno de los carros T.26 que optó por pasarse al enemigo[28]. Hubo, no obstante, quienes se aferraron al terreno, como única salida, defendiéndolo frente a los ataques de las tropas nacionales; ataques que, según el 'parte' del Cuartel General del Generalísimo del día 11, destrozaron cinco carros de combate enemigos. La 'diversión' había resultado un absoluto fracaso.

El 10 de agosto, las dos alas del contraataque nacional llegaban al río dejando en el medio una pequeña cabeza de puente de dos kilómetros de longitud por 300 metros de fondo. Los soldados republicanos se sostenían en ella con el único designio de salvar los carros. El 'parte' nacional del día 12 aseguraba que quedaban *"en nuestra orilla 11 tanques que caerán en nuestro*

27 «**Tanques en el Segre**», en «**Historia y Vida**» N.º 112, pág. 57.

28 Creemos que este carro, en perfecto estado de servicio, era el que, ostentando el número 5 en la torreta, fue exhibido en la Exposición de Material de Guerra Tomado al Enemigo, de San Sebastián. Y ello a pesar de que el catálogo de dicha Exposición afirma que el T.26 expuesto se había pasado en la cabeza de puente de Tremp, ya que no consta que en dicha cabeza de puente ocurriera la entrega de carro alguno, mientras que está confirmada la que tuvo lugar en la de Torrelameo. Por otra parte, el carro coincide exactamente con la descripción del pasado frente a Vilanova de la Barca que hace Manuel Aznar en «**Historia Militar de la Guerra de España**», III, pág. 273.



UCarro T.26 capturado el 12 de agosto en el Rincón de Arnau por la 15 División, que lo ha decorado con su escudo en la torre y un rótulo bien explícito: "*COGIDO A LA 129 BRIGADA INTERNACIONAL. 12 8 38*".
Ilustración: Julio López Caeiro.

poder". El día 11 la cabeza de puente había quedado reducida a una longitud de 700 metros. El 12, conseguían tender un puente de caballetes, que sería destruido el 15. Finalmente, al haber descendido algo la crecida, se decidió intentar el vadeo del río con los carros que inevitablemente fueron quedando uno tras otro atascados en el cauce. En poder de los nacionales quedaron seis o siete carros –dependiendo de las fuentes ya citadas–, incluido el pasado[29], y varios otros en el fondo del río cubiertos por las aguas de una nueva riada provocada en la mañana del 19. Los republicanos intentaron recuperar los T.26 sumergidos, probando a remolcarlos mediante cables de los que tiraban otras carros, pero la dificultad intrínseca de la operación, unida a las bajas que causaba el fuego nacional que trataba de impedirla, les obligó a desistir de su empeño.

En los años 'ochenta' del pasado siglo XX una riada del Segre dejó al descubierto algunos restos de los carros T.26 que se hallaban en su fondo. El Ayuntamiento de Vilanova de la Barca recuperó la barcaza de uno de ellos que, después de un tiempo de abandono en la localidad acabó por ser instalada en un sencillo monumento con una placa conmemorativa, en un aparcamiento al final de la calle Mayor, sobre el paseo del Puente.

La batalla del Rincón de Arnau

Como la denomina con toda propiedad Blas Vicente Marco[30], fue otro intento por detraer fuerzas nacionales del teatro principal de operaciones en el recodo del Ebro, llevado a cabo en esta ocasión por el Ejército de Levante. Tal acción ha sido sistemáticamente minimizada hasta no dejar apenas rastro en la historiografía; así, por ejemplo, todo lo que dice de ella Ramón Salas[31] es que "...*el día 12 de agosto, ese mismo cuerpo de ejército* (XVI C.E.) *había realizado una acción local de hostilización y atracción de reservas a cargo de la 129.ª brigada internacional, pero por su carácter restringido no llegó a adquirir la significación de una acción ofensiva*". Los Boletines Oficiales del Cuartel General del Generalísimo ni siquiera la mencionan, dando mayor importancia a las operaciones en el "*sector de Albarracín*" que tuvieron lugar en aquellas mismas fechas. Tampoco la recoge Martínez Bande[32] entre las acciones emprendidas por el Ejército de Levante para aliviar el frente del Ebro y lo mismo ocurre con algunas obras monográficas sobre las Brigadas Internacionales, como la de Jacques Delperrie de Bayac. Andreu Castells[33], que estuvo presente en los combates,



pues formaba parte del Estado Mayor de la CXXIX Brigada Internacional, se limita a decir que "*Los días 12 y 13 del mismo mes* (agosto), *en un ataque importante, los interbrigadistas del* (Batallón) *Djakovic perdieron un tanque soviético y tanto el comisario como el comandante* [...] *sucumbieron en el curso de los combates*". Y, sin embargo, la operación, pese a su carácter 'diversivo', fue una ofensiva en toda regla con el objetivo de hundir el flanco derecho del avance nacional hacia Valencia, eliminando el

salien

29 El 'parte' del C.G.G. del día 17, en que se liquidaban los últimos restos de la bolsa, afirmaba que había quedado "*un tanque averiado dentro de nuestras líneas y otros tres inutilizados próximos a ellas*".

30 «**La Batalla de Javalambre**», págs. 38-43.

31 Ob. cit., pág. 2.088.

32 Ob. cit., págs. 273-274.

33 «**Las Brigadas Internacionales de la Guerra de España**», pág. 368.



La Exposición de San Sebastián

En ese mismo mes de agosto de 1938, mientras ardía con la mayor de las violencias la batalla del Ebro, abría sus puertas en el Gran Kursaal de San Sebastián una excepcional Exposición de Material de Guerra Tomado al Enemigo con el designio de mostrar al mundo la

En agosto de 1938, se abría al público una magna exposición –que reunía gran cantidad de armas y equipos tomados al Ejército republicano durante los dos años de guerras transcurridos– en el Gran Kursaal, de San Sebastián, cuyo exterior ornarían los seis vehículos blindados que formaban parte de la muestra.

Frente a la entrada del antiguo casino se hallaban los dos mayores y más poderosos ingenios blindados usados en la guerra civil, ambos de origen soviético: un carro T.26B (a la izquierda) y un BT.5 (a la derecha).





Arriba: La Exposición de San Sebastián se mantuvo abierta aún tras el final de la guerra civil, produciéndose a lo largo de su transcurso algunos cambios y traslados. Así, el carro BT.5, que en la fotografía anterior veíamos ante la puerta principal, aparece en esta imagen desplazado a la esquina S.E. del edificio, con un cañón de 15,5 cm sistema De Bange –francés, aunque probablemente de construcción rusa– a su lado, en lugar del también ruso de 87 mm que le flanqueaba en aquella.

ayuda material que diversas naciones habían prestado al bando republicano durante la guerra. La muestra reunía una cantidad asombrosa de modelos de armas de todo tipo en la que no podían faltar vehículos blindados aunque, lógicamente, el número de los mismos era muy inferior al de las piezas de artillería o las armas ligeras.

En concreto eran seis los ingenios blindados que se exhibían en la Exposición:

Un carro de combate BT.5, con número de catálogo 9.001.

Una carro de combate T.26, con número de catálogo 9.002. Según todos los indicios, el recién "pasado" en los combates de Vilanova de la Barca-Torrelameo.

Un carro de combate Renault FT.17, con número de catálogo 9.003.

Un blindado Torras Herrería y Construcción, quinta versión (chasis Ford), con número de catálogo 9.004.

Un blindado Maquinaria Terrestre y Marítima, tercera versión (chasis Bedford), con número de catálogo 9.005.







Fotos de la derecha: Las imágenes nos permiten ver el número –13– que el BT.5 expuesto frente al Kursaal tenía en el Ejército republicano. Unas nos le muestran con la torre vuelta hacia atrás y otras hacia un lado, giros estos tal vez producto de la travesura de los niños a los que, por lo visto, se permitió jugar sobre él.

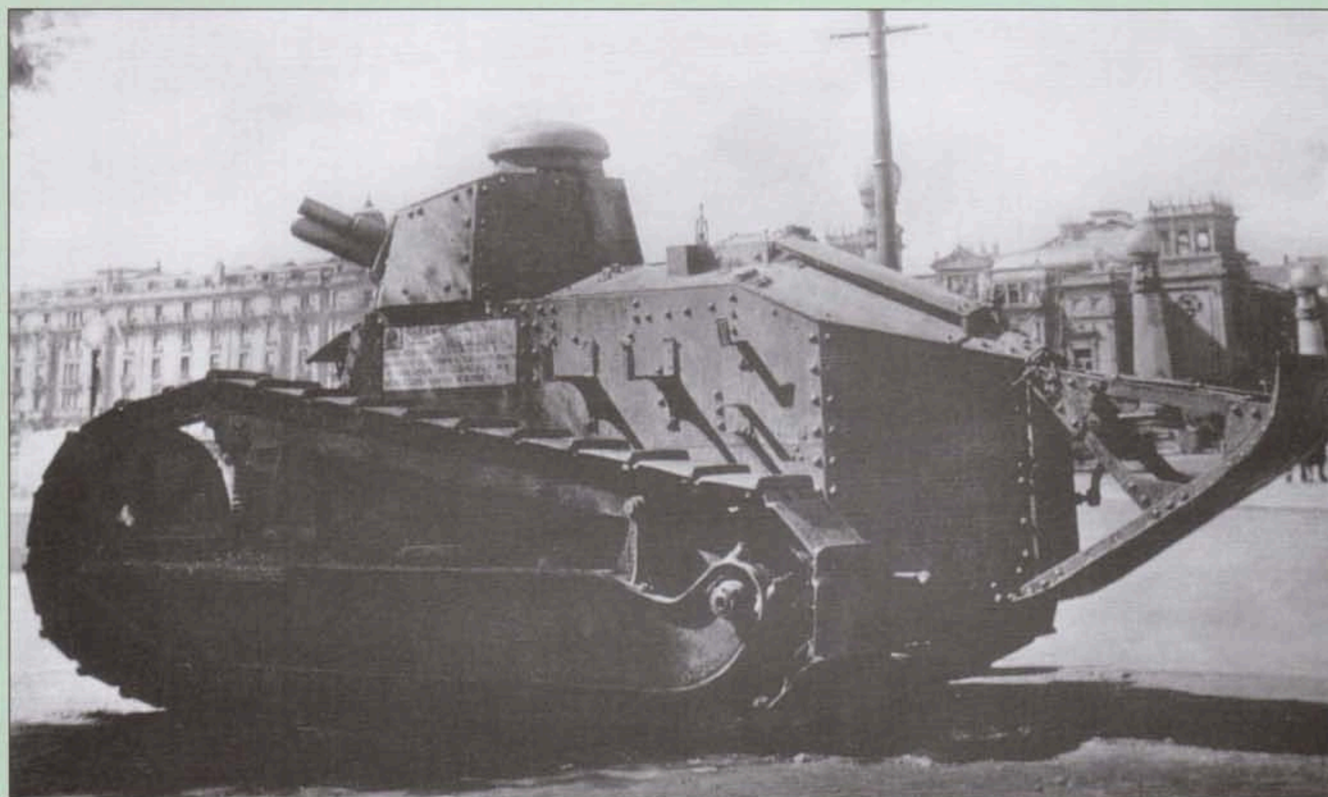
El carro T.26B expuesto ante el Kursaal llevaba en la torre el número 5 entre paréntesis o corchetes. Aunque el catálogo de la exposición afirma que era un carro "*pasado* [...] *en el sector de Tremp*", creemos que era el que se había entregado frente a Torrelameo el 9 de agosto de 1938, del que Manuel Aznar decía en su «**Historia Militar de la Guerra de España**» que "*llevaba una ametralladora de 7,62 junto al cañón, otra del mismo calibre en la popa y la tercera en el centro, en posición antiaérea...*".



Y un blindado Constructora Field, segunda versión (chasis Federal), con número de catálogo 9.006

El carro Renault FT.17 exhibido en San Sebastián iba armado con un cañón de 37 mm, por lo que se trataba sin duda de uno de los ejemplares suministrados a la República por Polonia.









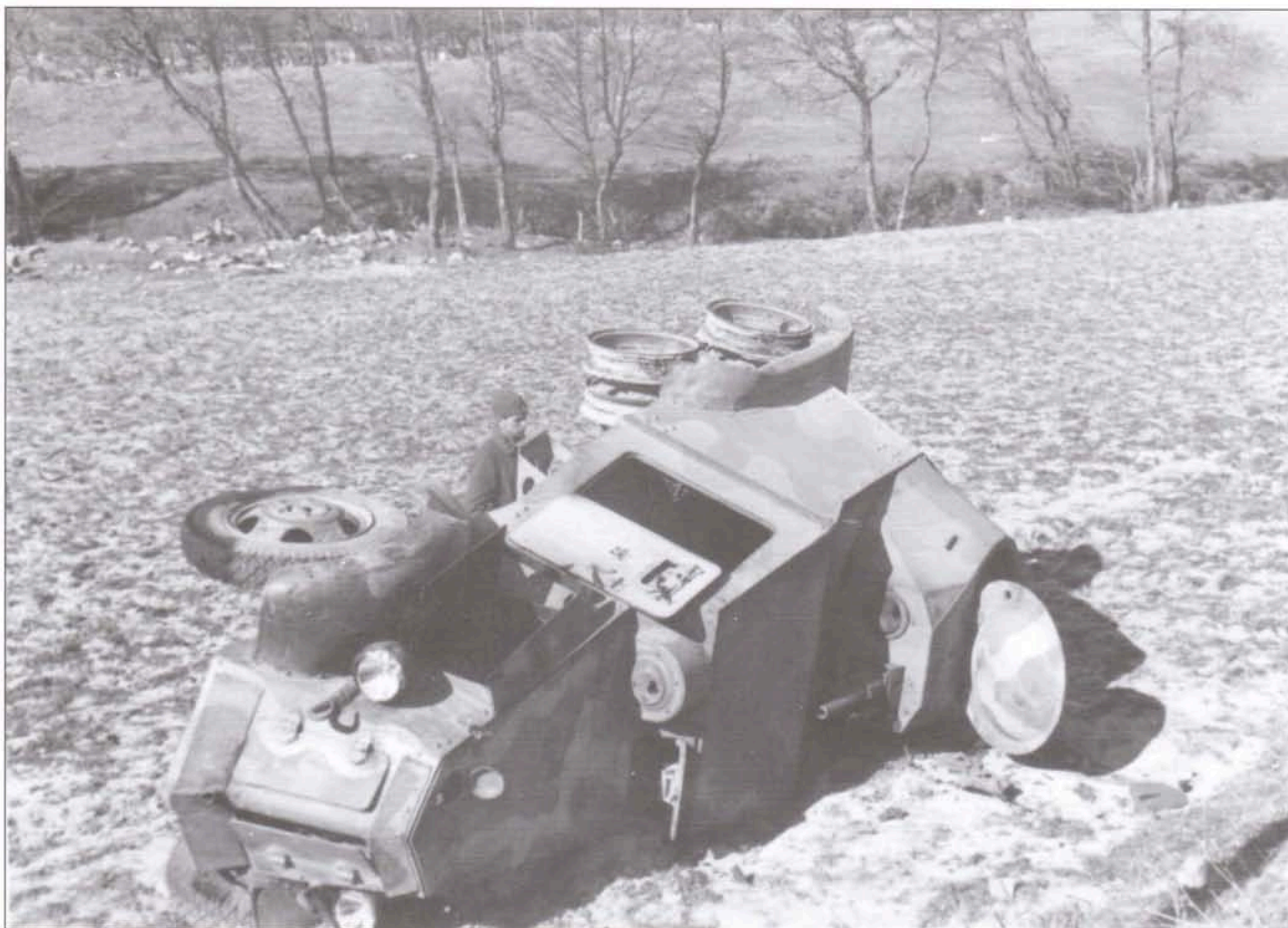
Arriba izquierda: Blindado sobre chasis Ford de la quinta variante realizada por Torras Herrería y Construcción de Pueblo Nuevo (Barcelona). Nos muestra su característico blindaje a base de planchas solapadas y los inevitables rótulos –NO PASARÁN y VIVA RUSIA– que denotaban el sentir de sus usuarios.

Arriba derecha: Blindado sobre chasis Bedford, de la tercera versión construida por la barcelonesa Maquinista Terrestre y Marítima. Ostenta el n.º 4 y un rótulo que atestigua su pertenencia a la Columna Durruti.



Blindado sobre chasis Federal de la segunda variante puesta a punto por la Constructora Field, con sede asimismo en Barcelona, como nos indica el vistoso rótulo de letras recortadas con que esta empresa enviaba al frente algunos de los ingenios que alistaba.





El 20 de agosto, durante la ofensiva emprendida frente a Villalba de los Arcos por las tropas del Sector Centro, nacional, la 82 División, apoyada por el 1.er Grupo de la Bandera de Carros de Combate de la Legión, capturaba "*un blindado con cañón*" republicano, como el B.C. que muestra la fotografía...

saliente que este formaba entre Manzanera y Viver, para lo cual se sumaron a las dos divisiones –39 y 47– que cubrían la línea republicana, las Divisiones 70, 67 y 6 y la CXXIX Brigada Internacional, apoyadas por, al menos, una compañía de carros T.26.

El 12 de agosto, a las 04:15 horas, las Divisiones 6 y 67 iniciaban los ataques contra la línea nacional, defendida por la 15 División. Sucesivamente, irían sumándose a la maniobra las restantes fuerzas, efectuando a lo largo de la jornada y en la madrugada de la siguiente otros seis asaltos, apoyados por los tanques, a las 06:00, 11:00, 11:30, 15:20, 19:00 y a las 04:00 horas del día 13 sin lograr otro resultado que ocupar algunas posiciones de la línea 'de vigilancia'. Durante el ataque emprendido a las 19 horas por la 107 Brigada, de la 6 División, contra las posiciones del 11.º Tabor de Regulares de Tetuán, el Pak 35/36 de 37 mm n.º 215, de la 13.ª Batería Antitanque alcanzó a dos de los T.26 republicanos, quedando uno de ellos –el del sargento Manuel Iglesias Melero, con chasis n.º 436–, incendiado y con el tren de rodaje destruido, en poder de los nacionales, en tanto que el segundo, asimismo incendiado, consiguió retirarse hacia sus filas[34].

Al no alcanzar las fuerzas republicanas ninguno de los objetivos que les habían sido asignados, se suspendía el día 13 la operación que, no obstante, tenía mayor sentido que la emprendida en el sector del Segre contra Torrelameo, pues, al fin y al cabo, era la única forma en que el Ejército de Levante podía prestar alguna ayuda a las tropas comprometidas en el Ebro.

La lucha en torno a Villalba de los Arcos

Ante la imposibilidad de ocupar plenamente la Sierra de Pandols, al sur de la bolsa formada en el recodo del Ebro, el Mando nacional adoptó la decisión de operar en la mitad norte de la misma. La maniobra fue encomendada al denominado sector o agrupación Centro, al mando del general Barrón, que contaría con las Divisiones, de S a N, 13, 74 y 82, a las que se sumaba la 102 División, del sector Norte, que cubriría su flanco derecho. La 13 División debía efectuar, frente a Gandesa, un ataque demostrativo que fijara las reservas enemigas, mientras la 82 y 74 rompían la línea ante Villalba, girando la segunda de ellas hacia el sur, hacia la carretera de Gandesa a Corbera, para amenazar de envolvimiento el frente republicano ante la primera de dichas localidades. Un plan ambicioso al que se oponía el XV Cuerpo de Ejército republicano (mayor Tagüeña), con las Divisiones 16, 3 y 60, y la Brigada 135 independiente.

El Ejército del Norte, nacional, asignó a esta operación la totalidad de sus medios blindados. La División 82 tendría el apoyo del 1.er Grupo de la Bandera de Carros de Combate de la Legión, mientras que el 2.º Grupo de dicha Bandera y el *Raggruppamento Carristi* cooperarían con la División 74. Por su parte, como sabemos, el XV C. E.

34 Blas Vicente Marco. Ob. cit., pág. 41.



... y tres carros T.26, uno de los cuales vemos en esta imagen procedente del álbum fotográfico del general Yagüe.

disponía de dos compañías de ingenios blindados, de las cuales dos carros T.26 estaban destacados en apoyo directo de la posición Targa (cota 481).

El ataque nacional se desencadenó el 19 de agosto, con una preparación artillera y aérea de envergadura, si bien el propio Tagüeña reconoce[35] que "*los ataque fueron limitados y sólo consiguieron, con apoyo de 10 tanques, ocupar la cota 562*". En realidad, la División 82 con el apoyo de una compañía del 1.er Grupo de la Bandera de Carros ocupaba Las Comas, mientras otra compañía de dicho 1.er Grupo apoyaba a la 3.ª Bandera de la Legión, de la misma división, en su avance por el camino de Fatarella. Estas operaciones le costaron al 1.er Grupo de la Bandera de Carros 18 bajas[36].

Los carros del 2.º Grupo apoyaron el ataque de la 74 División, que logró infiltrarse por el Coll d'en Grau hacia Valdecanelles y el camino de Villalba a Corbera, en tanto que, más al norte, el Tercio de «Nuestra Señora de Montserrat», pese a ir acompañado por tres carros T.26, no lograba ocupar su objetivo: la posición Targa. El 2.º Grupo de la Bandera de Carros tendría catorce bajas en esta jornada[37].

Al día siguiente, 20 de agosto, el 1.er Grupo, cooperaba con la 82 División en la toma del Mas de Gaeta, operación en la que capturó tres carros T.26 y "*un blindado con cañón*", sufriendo a cambio nueve bajas[38].

La División 74, con el apoyo del 2.º Grupo de la Bandera de Carros, alcanzaba las cotas 442 y 443, en las que capturaban tres cañones antitanques, a costa de cinco heridos en la 6.ª Compañía[39] y, con los carros del 2.º Batallón del *Raggruppamento Carristi*, la cota 460, sobre el camino de Corbera. Más al norte, quedaba ocupada la posición Targa (cota 481), tras ser envuelta y rebasada por los carros del 1.er Batallón del *Raggruppamento*,

35 Ob. cit., pág. 236.

36 Tenientes Antonio Pozán Pallarés y Norberto Gamero Pérez, muertos, y Pedro Galván Fernández y José Luis Contreras Franco, heridos; sargentos Manuel Buján Piñeiro, muerto, y Virgilio Gutiérrez Izquierdo y José Peiras Alcaide, heridos; cabos Emilio Pérez Araujo y Francisco Peregrino Facar, heridos; legionarios Jesús Esturgo Padilla, Antonio Aguilera Navas, Tomás Novillo Mota, Luis Riaño Herrero, Juan Cuella González, Ramón Mújica Ojeda, Pedro Tivera Rodríguez y Herculano Asunción Martínez, heridos, y guardia civil Julián de los Ríos Castillo, herido.

37 4.ª Compañía: cabos Manuel Macías Penquis y Santiago Maqueda Mendoza, heridos, y legionarios Alejandro Renedo, muerto, y Sergio Gómez Rioja, Guillermo Ruiz Muñoz, Cristóbal Domínguez Darias, Julián García Villar y Juan Riera Bartra, heridos. 5.ª Compañía: cabos Manuel Tasende Rivero y Antonio Martínez Martínez, heridos. 6.ª Compañía: legionarios Crescencio Asensio Escalera, muerto, y Manuel Murillo Ordax, Francisco García Cañamero y Ramón Acedo Flores, heridos.

38 Comandante Gonzalo Díez de la Lastra, herido; tenientes Enrique Rodríguez Ipiens y Evaristo Bello Laureiro, muertos; sargento Vicente Sáez, herido, y legionarios Carlos Cadellana Carreras y Paulino Amuedo Villa, muertos, y Lázaro Ruiz Fernández, Silvestre Sixto Piñeiro y César Iglesias Martínez, heridos.

39 Sargentos Manuel Bolón Vidrell y Félix Sáenz Villa, y legionarios José Escribano Gil, Manuel Moreno Léibar y Antonio Seren Adams.







Los *carri veloci* del C. T. V. –que aquí vemos en sus posiciones de espera a punto para la batalla– prestaron apoyo a la División 74 durante la ofensiva emprendida el 19 de agosto frente a Villalba de los Arcos.

toda vez que no podían asaltarla directamente a causa de los bancales de la ladera, que les impedían el paso hacia la altura.

El día 21, los carros del 1.er Grupo ocupaban, con la División 82, Las Docenas, donde capturaban un blindado enemigo y sufrían seis heridos[40] la inutilización de un *Panzer* I y averías en otro y en un cañón antitanque. El 2.º Grupo operaba en el camino de Corbera con la División 74, actuación esta en la que tenía siete heridos[41]. El 2.º Batallón del *Raggruppamento* ocupaba la cota 449, que rebasaba, alcanzando los antitanques republicanos al carro del cabo Renato Catena y el soldado español Severino Vázquez, que permanecieron en el interior del vehículo inmovilizado combatiendo hasta sucumbir; ambos fueron condecorados con la Medalla de Oro al Valor, italiana[42]. Los restantes carros trataron de recuperar al perdido sin conseguirlo a causa del fuego enemigo, que les obligó a replegarse al atardecer con nada menos que once carros averiados, cinco muertos y varios heridos. Prueba de la dureza de estos combates es el espectacular aumento del número de bajas en las unidades blindadas, superiores con mucho a las sufridas en anteriores batallas desde el inicio de la guerra.

Perteneciente a la misma serie de fotos anteriores, destacamos esta aparte, en la que se ve a un carrista del *Raggruppamento* poniendo en marcha su C.V. con la manivela exterior, que se utilizaba cuando el vehículo se encontraba a cubierto. El arranque del motor bajo fuego enemigo se efectuaba, asimismo, con manivela manual, desde el interior del carro.



Cuarto día de la ofensiva, 22 de agosto: Tagüeña asegura que los nacionales pusieron en juego cincuenta tanques, lo que es perfectamente posible. El 1.º Grupo de la Bandera de Carros ocupaba, con la 3.ª Bandera de la Legión, de la

40 Capitán Miguel Ruano Beltrán, teniente Rafael García Saro, sargentos José García y García y Antonio Jiménez y legionarios José Santiago Rodríguez y Juan Jiménez Yuste.

41 5.ª Compañía: alférez Enrique Schemmer y legionario Antonio Díaz Francisco. 6.ª Compañía: teniente Valentín González Bárcena, sargento Vicente Yassan y legionarios José Escolano Ortega, Manuel Lagares Delgado y Manuel Moreno Gallego.

42 La Medalla de Oro de Severino Váquez sería una de las dos únicas concedidas a españoles durante la guerra.







Secuencia fotográfica que nos muestra un momento de reposo de los T.26 republicanos al amparo del ralo arbolado del frente del Ebro. El personal aprovecha la pausa para efectuar trabajos de mantenimiento y puesta a punto en algunos de los carros.

División 82, el vértice Gaeta y la cota 522, sobre el valle de Vilabert, capturando dos carros T.26, un blindado y una pieza contracarro inutilizada –Tagüeña admite que en el vértice Gaeta "*... dejamos tres tanques averiados*"[43]–, sufriendo seis heridos[44] y dos carros rusos y un antitanque averiados; como puede verse, el XV C.E. disponía y utilizaba vehículos blindados, pero no como unidades completas y coordinadas, sino dispersos entre las fuerzas de infantería para cooperar a la labor retardatriz del avance enemigo. El 2.º Grupo efectuaba un reconocimiento hacia Corbera, en el que sufrió dos bajas[45], y fue localizado y atacado por la aviación republicana, cuya metralla perforó los *Panzer* I *Ausf.* B 'F' y 'A' y los *Panzer* I *Ausf.* A 'O', 'P' y 'H' y le ocasionó ocho heridos[46].







43 Ob. cit., pág. 236.

44 Teniente José Luis Contreras Franco (había sido herido anteriormente, el día 19), alférez Felipe de Juan, sargentos Lucas Garrido Granados, Alberto Zannoni Adalberto y Félix León Nogueras y legionario José Martínez Trubio.

45 Legionarios Eloy Estébanez, muerto, y José Aris Belón, herido.





Durante la batalla del Ebro, el 2.º Grupo de la Bandera de Carros de Combate de la Legión continuaba identificando sus carros con letras mayúsculas, como este T.26 'E' de la 6.ª Compañía.

Al día siguiente, 23, el 1.er Grupo ocupaba la cota 503 y estribaciones de la 544, con la baja de dos carros T.26 y cinco heridos entre sus tripulantes[47]; Manuel Tagüeña[48] nos dice que "*trataron de utilizar los tanques; pero el terreno no permitía esto y perdieron algunos*", lo que parece concordar con el Diario de la Bandera, aunque no así lo que asegura a continuación, si bien no deja de resultar curioso: "*nuestros soldados* [...] *incendiaron y se apoderaron de un tanque ruso con tripulación italiana que por segunda vez cambiaba de dueño*". Aunque pudiera tratarse de uno de los dos T.26, de los que el citado diario solo dice que fueron baja, sin más detalles, no es admisible en cuanto a los tripulantes italianos se refiere, pues el citado Diario no registra muerto o desaparecido alguno en ese día y Adalberto Zannoni –muy probablemente, el único italiano de la Bandera– había sido herido el día anterior y evacuado a un hospital de retaguardia; tal vez alguna confusa noticia sobre este hecho llegada al jefe del XV Cuerpo habría motivado su afirmación. Entre tanto, el 2.º Grupo operaba en dirección a Corbera, ocupando, con la 2.ª Bandera de Falange de Burgos y el 4.º Batallón de Mérida, de la 74 División, la cota 467 y sufriendo tres heridos[49].

El día 24, el 1.er Grupo ocupaba en apoyo de la 82 División la cota 544, sobre Mas del Rosset, en cuya defensa posterior fue cañoneado por la artillería y carros enemigos que la causaron cuatro bajas[50]. Considerando finalizado el ciclo de operaciones, se retiraba a su acantonamiento en las proximidades de Villalba de los Arcos. Por su parte, el 2.º Grupo participaba con fuerzas de

---

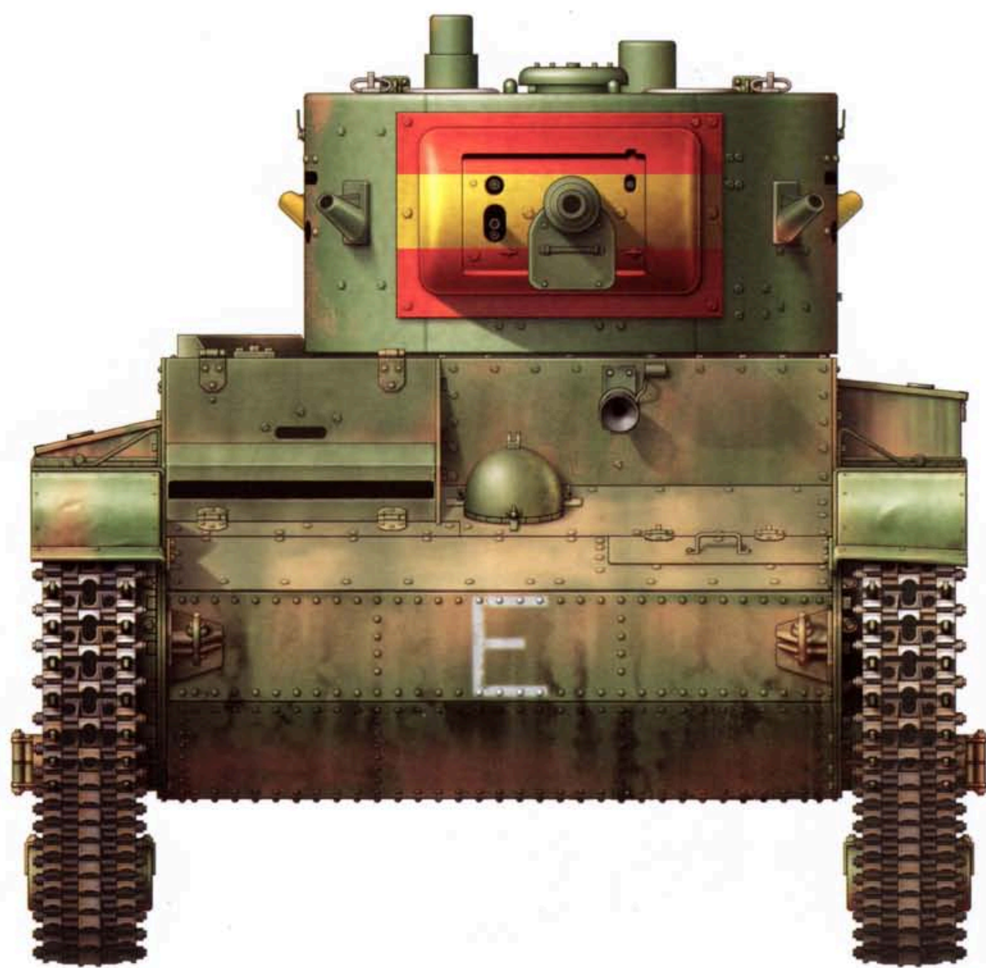
46 Sargentos Germán Ortiz Juarros, Florencio Moya Requena y Modesto Moreno López y legionarios Alfonso Larrañaga Ausín, José Irrurarte Sorozábal, Ramón Martínez Miranda, Félix Camargo Martínez y José Rodríguez Gómez.Alfonso Larrañaga Ausín, José Irrurarte Sorozábal, Ramón Martínez Miranda, Félix Camargo Martínez y José Rodríguez Gómez.

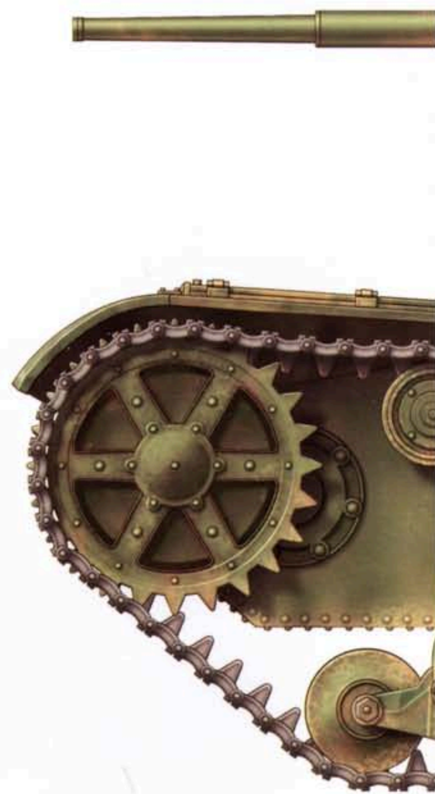
47 Brigada Salomón Pizarro Barbosa, sargento Manuel Gomero Oliveira, cabo Mariano Pires Gómez y legionarios Abilio Antúnez García-Casas y Nicolás González Canal.

48 Ob. cit., pág. 237.

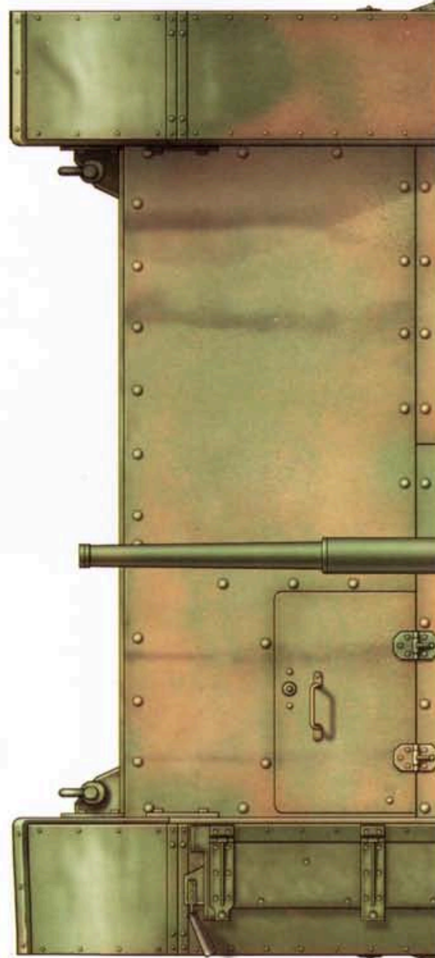
49 Los legionarios Julio Huche Blesa y Eurico Freites, de la 5.ª Compañía, y Agustín Lantero, de la 4.ª.

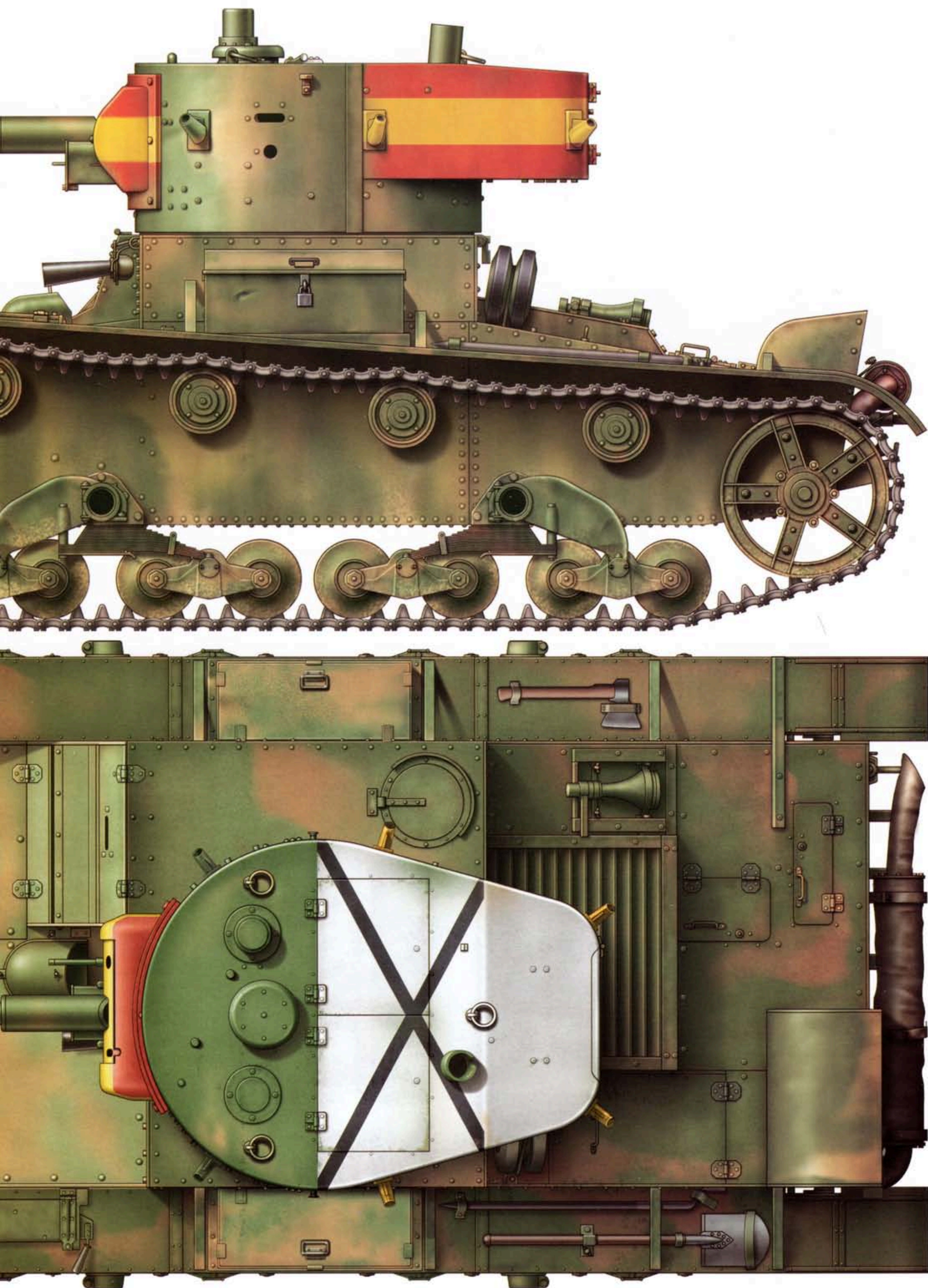
50 Alféreces Alejandro Corral Arruga y Agustín Fernández Pery y legionarios José Moreno Sierra y Juan Rodríguez.


E




E















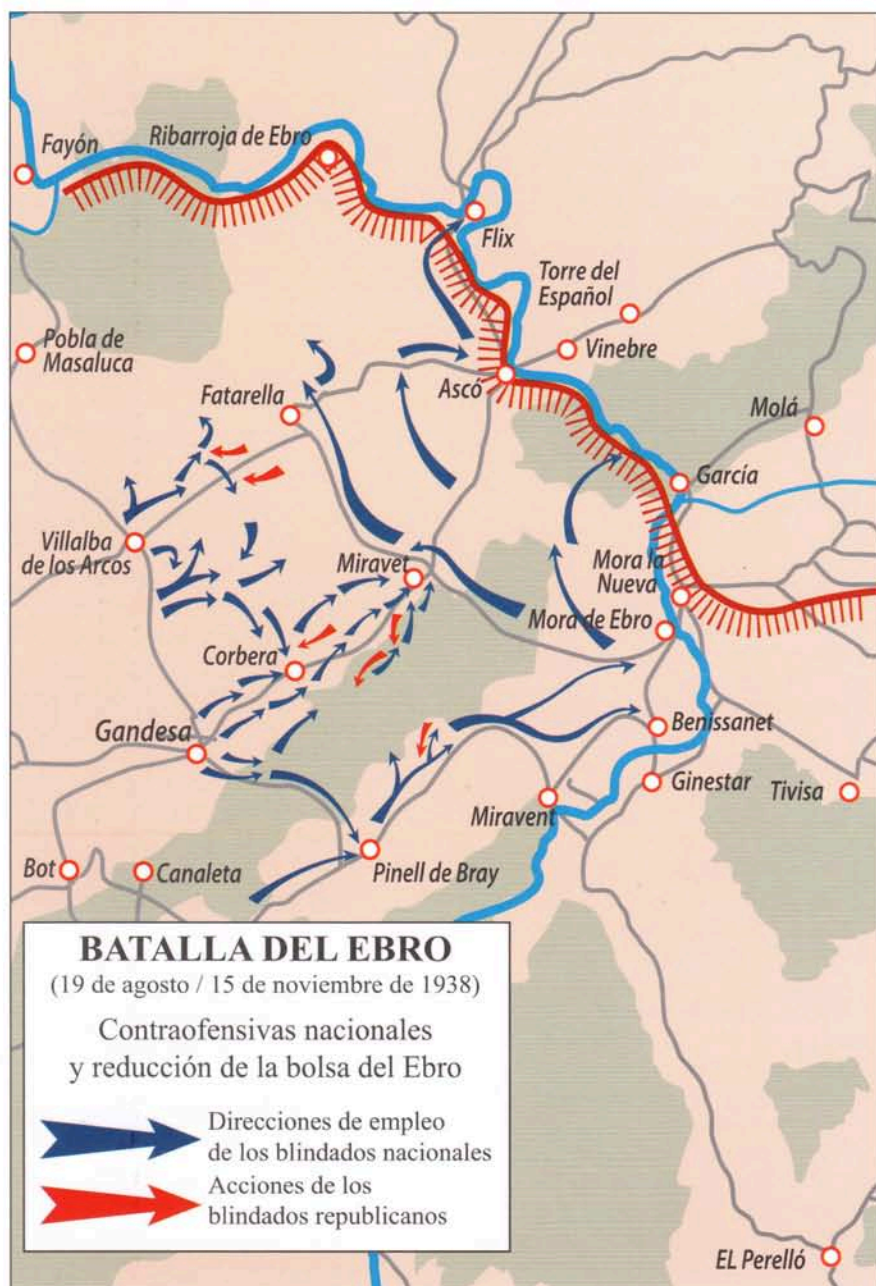
Imágenes del carro T.26 'D' de la 6.ª Compañía –2.º Grupo– de la Bandera de Carros de la Legión tomadas con diferentes encuadres en el mismo momento y lugar, como atestigua el poste telegráfico a cuyo pie se encuentra.

la 74 División en la toma de la cota 441 a costa de cinco heridos[51].

El 1.er Grupo de la Bandera de Carros permanecería en su base los días 25 y 26 bajo el fuego de la artillería enemiga, que le ocasionó ocho bajas[52] y causó averías a tres *Panzer* I y dos T.26, obligándole a

51 Legionarios Rafael Iglesias, Antonio López y José Rodríguez, de la 5.ª Compañía, y Francisco Antón Castro y Mariano Pérez Suárez, de la 6ª.

52 Teniente José María Vicente Izquierdo, legionarios Santiago Ramos



retirarse más a retaguardia, a las inmediaciones del km 7 de la carretera Batea-Villalba. El 2.º Grupo efectuaba el día 25 un reconocimiento hacia Corbera en el que resultó herido el sargento Ángel Ruiz Luque y, el 28, pasaba a retaguardia, a la carretera Gandesa-Bot. En ocho días de operaciones, la Bandera de carros de la Legión había sufrido 101 bajas; una proporción sin parangón con aquellas en que había intervenido desde el comienzo de la guerra. No vamos a contabilizar las bajas materiales, pues la mayoría de los carros afectados eran recuperables, gracias a la extraordinaria eficiencia de las compañías de talleres, que ya se ha comentado en otras ocasiones. El lector observará que en estos combates frente a Villalba de los Arcos y en los sucesivos hasta el final de la batalla del Ebro, el texto se centra casi exclusivamente en la actuación de los carros nacionales. La razón es que los carros republicanos habían perdido totalmente su protagonismo; como se ha dicho, ya no se utilizaban en unidades con poder decisorio, sino que actuaban diseminados, sueltos –cuando más, por secciones–, prestando apoyo a la infantería con su fuego desde posiciones a cubierto en retaguardia en funciones de artillería móvil. Incluso los autoametralladoras, aparte su cometido de enlaces, se empleaban como puestos fijos de armas automáticas en disposición de retirarse rápidamente a la menor señal de peligro[53]. El Ejército del Ebro ni siquiera dejaría en el interior de la bolsa formada en el recodo del río la totalidad de los medios blindados disponibles ante el temor de perderlos. Ello hace que se reduzca el número de capturas, pues solo iban quedando en poder de las tropas nacionales aquellos vehículos que, inmovilizados por averías, se veían obligados a abandonar. También se utilizaron los carros en otro empleo aún menos convencional: una Orden de Operaciones firmada a las 21:00 horas del 24 de agosto por el Jefe del Estado Mayor de la XIII Brigada Internacional, mayor Torunczyk, disponía que tres carros de la compañía de tanques afecta a la brigada se situaran, junto con una compañía del Batallón 52, en la línea "*kilómetro 6 de la carretera de Alcolea a Tarragona y Fatarella-cota 561-cota 566-cota 560*" –es decir, en la inmediata retaguardia del frente establecido tras de los últimos avances nacionales de ese mismo día– con la misión de "*evitar todo intento de deserción o desbandada. Los grupos deben organizarse de manera que sean devueltos a sus Unidades de origen*", seguramente por considerar que era la mejor manera de emplear los medios acorazados a su disposición[54].

Los combates en la zona de Corbera de Ebro

Agotada la capacidad de avance de las Divisiones 82 y 74, el Ejército del Norte planearía una nueva ruptura del frente al Sur de la anterior, aprovechando el guardaflanco que le proporcionaba el saliente de terreno ocupado a la izquierda del despliegue, aún con el peligroso inconveniente de tener que progresar con el ala derecha dominada por el enemigo desde las sierras

Iglesias, Cristóbal Albéniz Barragán, José Peña Peña, Rafael Ortega Luque, Fulgencio Pacheco Casillas y Lázaro González y guardia civil Miguel Fernández.

53 Aunque hay que reconocer que el terreno era muy poco apropiado para la maniobra de los carros. De hecho, veremos como los nacionales tampoco podrían emplear la totalidad de los suyos que, en muchas ocasiones, quedaban a la espera de una oportunidad de intervenir, que no se presentaba.

54 Documento transcrito en el trabajo «De la Batalla del Ebro», del comandante Santiago Mateo Marcos, publicado en el número 18 de la revista «**Ejército**», pág. 24.

de Caballs y Lavall de la Torre, sin prácticamente posibilidad de maniobra. La acción principal, en dirección Gironeses-Corbera, a lo largo del valle del río Sec, por la que discurre la carretera de Gandesa a la Venta de Camposines, correría a cargo de la Divisiones 13 y 1.ª de Navarra, combinándose con un ataque 'desbordante', por la izquierda, desde el vértice Gaeta hacia el km 6 de la carretera Fatarella-Camposines a cargo de la División 152. Entre esta y la dirección principal de la ofensiva actuaría la 4.ª División con la misión de limpiar el terreno en la zona al norte de Corbera. García Valiño[55] nos dice que "*la maniobra desbordante por Gaeta no fue realizada*", pero lo cierto es que, como veremos, la 152 División la intentó sin conseguir apenas nada.

Cada uno de los Grupos de la Bandera de Carros de Combate de la Legión formarían dos agrupaciones a base de una compañía de carros *Panzer* I, una sección de T.26 y una sección de anticarros como, por otra parte, ya venía siendo habitual. Para la operación que iba a iniciarse, la 1.ª Agrupación del 1.er Grupo –1.ª Compañía y una sección de la 3.ª– cooperaría con la 152 División; la 2.ª Agrupación –2.ª Compañía y una sección de la 3.ª– lo haría con la 4.ª División de Navarra. Las dos agrupaciones del 2.º Grupo –4.ª Compañía y 2.ª Sección de la 6.ª y 5.ª Compañía y 1.ª Sección de la 6.ª– quedaban agregadas las divisiones ejecutantes de la dirección principal del ataque dispuestas a actuar a favor de la 1.ª o de la 13, según lo requiriera la situación. A dicha dirección principal se agregaba igualmente el *Raggruppamento Carristi*, pero sólo con la misión de explotar el éxito, si éste se producía.

La ofensiva se inició el 3 de septiembre. Los carros de la 1.ª Agrupación operaron en dirección a la cota 545, "*eficazmente*", según el Diario de la Bandera, pero sin ningún resultado. La 2.ª Agrupación actuó por el camino de Villalba a Corbera, sobre la cota 347. El saldo de la jornada para este 1.er Grupo fue de un *Panzer* I averiado y un T.26 destruido, ambos por fuego de artillería y 13 bajas[56]; los combates del Ebro continuaban siendo muy costosos para la Bandera de Carros.

En cuanto al 2.º Grupo, la agrupación de la 4.ª Compañía actuaba sobre la carretera de Gandesa a Pinell en apoyo de la 1.ª División, tomando la loma llamada "*de los Tanques*" o "*del Tanque Quemado*" (cota 403), acompañando a la 5.ª Bandera de Falange de Navarra, que asaltó la posición al arma blanca[57]; la agrupación tuvo dos heridos[58]. Por su parte, La agrupación de la 5.ª Compañía, junto con el 1.er Batallón de *carri veloci* y una compañía de moto-ametralladoras del *Raggruppamento Carristi*, avanzaron con la 13 División por la carretera de Gandesa a Camposines, tomando las cotas 349, al norte de la misma, y 355, al sur de aquella, sufriendo la citada agrupación de la 5.ª Compañía cinco bajas[59]. Tagüeña resume bien la situación cuando dice que los carros nacionales "*eran la mayoría tanquetas italianas y tanques ligeros alemanes, Mercedes* (sic), *que compensaban con el número la falta de calidad, y algunos tanques rusos con cañón de los perdidos por nuestras fuerzas en combate y luego reparados*".

Durante la jornada del día 4, la 1.ª Agrupación del 1.er Grupo no actuaría, mientras que la 2.ª Agrupación de dicho Grupo, agregada a la 4.ª División, rodeaba Corbera por el Norte y tomaba la cota 357, lo que facilitaría la ocupación de dicha población, totalmente destruida, por parte de la citada gran unidad. También entraba en Corbera, avanzando a caballo de la carretera a Camposines, la agrupación de la 4.ª Compañía del 2.º Grupo, en la que resultaba muerto Vicente Rodríguez Losada. La agrupación de la 5.ª Compañía continuaba prestando apoyo a la 1.ª División en su penoso avance por la sierra de Lavall. Al no tener lugar un éxito franco en el ataque que permitiera el despliegue del *Raggruppamento*, el C. T. V. retiraba a retaguardia sus medios blindados, algo que acusa el mayor Tagüeña[60] cuando, al hacer un resumen de estos combates, afirma que "*nuestros tanques en pequeños grupos, también tuvieron una actuación eficaz en apoyo de la infantería e inmovilizaron el grupo blindado del Cuerpo de Ejército italiano, que nunca tuvo oportunidad de penetrar por las brechas abiertas en el frente*". Desde luego, no fueron los tanques republicanos los que aconsejaron la retirada del *Raggurppamento*, aunque sea innegable que algo debieron contribuir a ello, empleados "*en pequeños grupos* [...] *en apoyo de la infantería*", como ya se ha comentado anteriormente.

El día 5, la 1.ª Agrupación del 1.er Grupo operaba con la 152 División hacia el SE, ocupando la cota 467 para establecer contacto con la 4.ª División, cuyo avance de la jornada anterior había dejado descubierto su flanco izquierdo; la operación le costó dos heridos[61] y dos *Panzer* I averiados. La agrupación de la 5.ª Compañía cooperaba con la 1.ª División en la toma de las cotas 364 y 365, al S.E. de Corbera, sufriendo cuatro heridos[62]. La 2.ª Agrupación del 1.er Grupo no operaría y algo parecido ocurría con la agrupación de la 4.ª Compañía del 2.º, que permanecía "*de vigilancia por Lavall*". Pese a estar combatiendo la infantería ferozmente, la mitad de los carros disponibles se hallaba inactiva ante la imposibilidad de actuar en aquel terreno. Pese a todo, el frente republicano estuvo a punto del colapso, salvando la situación la entrada en fuego de las Divisiones 35 y 45. Esta última iniciaba en la jornada del 6 unos contraataques con acompa-

55 «**Guerra de Liberación Española (1938-1939)**». Pág. 251.

56 Capitán Cristino González Urrutia, herido; sargento Miguel Cruz Linares, muerto; cabos Cándido Ruiz García y Manuel Sousa, heridos; legionarios Ramón Múgija Ojeda y Pedro Moreno López, muertos, y legionarios José Salvador Sánchez, Enrique Hidalgo Ordóñez, Gerardo Iglesias Lomas, Juan Oliván Martín, David López Rubio, José Cabrera Nieto y Antonio Fernández Pérez, heridos.

57 El Diario de la 1.ª División describe así el ataque: "*las fuerzas de la 3.ª Agrupación* (de la que formaba parte la 5.ª Bandera F. E. T. de Navarra) *salieron de nuestras trincheras y llegaron hasta las alambradas rojas, cortándolas y asaltándolas brillantemente apoyadas por una compañía de carros*".

58 Los legionarios Domingo Marroro Santana y Dionisio Tobías Hueto.

59 Sargento José Franco Zamora y legionarios Miguel Gutián Torres y Fermín Aramendia Moreno, muertos, y cabo Benedicto López y legionario Antonio Gallardo Quera, heridos.

60 Ob. cit., pág. 243.

61 El legionario Feliciano Falcón Torres y el guardia civil Francisco Checa López.

62 Sargento habilitado Esteban Mendoza del Rosario, cabo Tomás Pérez García y legionarios Jesús López Canal y Enrique González Martínez.



La imagen, procedente del álbum fotográfico del general Yagüe, nos muestra un T.26 abandonado, inutilizado, por las fuerzas del XV C. E. republicano entre Gaeta y Corbera.

ñamiento de carros contra el flanco derecho del avance nacional, al Norte de Corbera, en los que combatieron contra la agrupación de la 5.ª Compañía del 2.º Grupo de la Bandera de Carros, que obligaría a retroceder a los republicanos, de los que incendió dos[63]; dicha agrupación quedó sobre el terreno en vigilancia, cayendo entonces bajo el fuego de la artillería republicana, que causaría la muerte al teniente Vicente de Caso Mier y averías en los *Panzer* I 'A' y 'C'. Por su parte, la 1.ª Agrupación del 1.er Grupo actuaba con la 152 División en la ocupación parcial de la posición conocida como "El Espigón" (cota 544), mientras las otras dos agrupaciones de la Bandera se mantenían inactivas. La de la 4.ª Compañía, al no resultarle factible operar en las estribaciones de la sierra de Lavall, se trasladaba a la zona de Corbera. En la noche del 6 al 7 el teniente coronel Modesto, jefe del Ejército del Ebro, organizaba un llamado 'sector centro' a base de la 35 División, el batallón especial de ametralladoras, del Ejército, la artillería de los Cuerpos de Ejército V y XV y una veintena de carros[64], que debían ser la casi totalidad de los presentes en el sector.

Al día siguiente, 7, se retiraban a sus bases de retaguardia las dos agrupaciones del 1.er Grupo y la de la 5.ª Compañía del 2.º; tan solo la agrupación de la 4.ª Compañía de este último, recién llegada a la zona de Corbera, se adelantaba por la carretera a Camposines para batir las posiciones enemigas a la altura del km 316. El 8, la agrupación de la 5.ª Compañía es la única que actúa, tras relevar a la agrupación de la 4.ª, ocupando la cota 356, a la izquierda de Corbera, de la que expulsó al Batallón «*Rakosi*», de la XIII Brigada Internacional que, no obstante, volvían a poco a recuperarla en un brioso contraataque. La 1.ª División sería fuertemente atacada tras una preparación de artillería a la que se sumaron los carros republicanos, actuando como piezas móviles.

El día 9, las dos agrupaciones del 1.er Grupo actuaron con la 152 División, ocupando parte de "El Espigón", operación esta en la que sufrieron siete bajas[65]. El mayor Tagüeña[66] nos dice que en este cota sus tropas perdieron dos tanques, que el 'parte' del Cuartel General del Generalísimo elevaba a cuatro, "*dos de ellos en perfecto estado*", y retrasa la ocupación al día 10; sin embargo, el Diario de la Bandera de Carros deja bien claro que fue el 9 cuando tuvo que combatir duramente por esta cota 544, mientras que el 10 y los días siguientes, hasta el 19, dicho 1.er Grupo no tomaría parte en operación alguna. El 2.º Grupo también combatiría por última vez en esta fase de las operaciones el día 9, en que la agrupación de la 5.ª Compañía efectuaba un reconocimiento sobre las trincheras enemigas, que batía, a costa de tres bajas[67]; ya no volvería a operar hasta el día 18.

La ofensiva nacional se había agotado. En la noche del 9 al 10, la 1.ª División ocupaba en un golpe de mano –sin participación de los carros, incapaces de actuar en esa zona– una posición importante en la sierra de Lavall –"la Aguja"–, en el ala derecha del dispositivo de ataque, que sería fuertemente contraatacada por tres veces a lo largo del día 10, extendiéndose tales contraataques a todo el frente, hasta el barranco de Bremoñosa, a la izquierda; todos ellos fueron precedidos de preparaciones artilleras de dos horas de duración, en las que intervinieron los carros republicanos una vez más, no como medios de asalto sino en función de cañones móviles. Aún se combatiría hasta el día 15, pero las rectificaciones del frente serían prácticamente nulas.

El cruce de Camposines

El Mando nacional no estaba dispuesto a dar por finalizada la batalla, si bien para continuarla se veía en la necesidad de reorganizar su dispositivo, aunque no lo haría en profundidad, limitándose a situar la 82 División entre la 152 y la 4.ª, al tiempo que dejaba la dirección de la ofensiva en manos de las mismas unidades que la habían llevado en la etapa anterior; es decir, la 13 División y la 1.ª de Navarra, que habrían de persistir en su avance por el valle de río Sec, encajonadas entre las alturas de Fatarrella y, sobre todo, de Caballs, que lo dominaban por completo. Estaba claro que dicha sierra de Caballs era la clave de la batalla, pero el acceso a sus cumbres, que la 1.ª División había intentado desde la sierra de Lavall, había fracasado; ahora se iba a tratar neutralizarla mediante el fuego

63 García Mercadal («**Aire, Tierra y Mar. Año de la Victoria**», pág. 89) asegura que fueron inutilizados "*tres tanques, dos de ellos incendiados*".

64 Manuel Tagüeña. Ob. cit., pág. 241 y pág. 251

65 El teniente Carlos María Jiménez Izquierdo, muerto, y el capitán Miguel Ruano Beltrán, los sargentos Fermín Dubijana Teneches, Miguel Ochoa de Orza y el habilitado Antonio González González, el cabo Manuel Pérez García y el legionario Diego Fernández Pérez, heridos.

66 Ob. cit., pág. 242.

67 Legionarios José Mata Mata, Santiago Fiochi Gil y Pablo Sánchez Báez, heridos.



El mismo carro T.26 'D', de las fotografías de la página 76, fotografiado junto al poste del telégrafo, ha sido ahora cubierto por un frondoso camuflaje.

de la 74 División, que se situaba a la derecha del despliegue, lo que no dejaba de ser ilusorio. En resumen, se iba a intentar el avance por una zona dominada a derecha e izquierda por las alturas en poder del enemigo, en la que no habría posibilidad de maniobra, quedando esta limitada a un mero choque frontal, a una pura y simple lucha de desgaste. Jorge Vigón[68] justifica tal decisión en la necesidad de ocupar como fuera una base territorial paralela a la sierra de Caballs en la que poder desplegar la artillería con que batirla, indispensable para conquistarla y cortar así el nudo gordiano de la batalla.

Las fuerzas blindadas mantendrían asimismo su despliegue anterior: el 2.º Grupo de la Bandera de Carros de Combate de la Legión afecto a la maniobra principal –Divisiones 1.ª y 13– y el 1.º al flanco izquierdo de la misma –Divisiones 152 y 4.ª–, quedando el *Raggruppamento Carristi* en disposición de ser utilizado "*en misiones eventuales de persecución*"[69] si estas se presentaban, que no fue el caso, quedando así este último sin empleo. También quedaba condenado a una utilización muy restringida el 1.er Grupo, ya que la dureza del terreno iba a impedir su actuación por los montes de Fatarella, con lo que, en la práctica, solo se emplearía con eficacia un veinticinco por ciento de los carros disponibles.

Los ataques se iniciaron el 18 de septiembre. La agrupación de la 5.ª Compañía se colocó en vanguardia frente a Corbera, donde quedaría frenada, tras unos intentos en que sufrió la baja del legionario Julio López Lorenzo, que resultó herido. Allí, en las inmediaciones de Corbera, se le unía la agrupación de la 4.ª Compañía, quedando ambas sin posibilidades de volver a actuar hasta el día 21.

Una sección de carros T.26 de la 3.ª Compañía del 1.er Grupo intentaría una vez más el día 19, con la 152 División, completar la ocupación de la cota 544 sin conseguirlo, sufriendo tres heridos[70]. En los días siguientes, hasta el 4 de octubre, la 1.ª Agrupación permanecería acantonada en su base a la altura del km 7 de la carretera de Villalba a Batea, sin posibilidades de intervenir en los combates. La 2.ª Agrupación operaba con la 4.ª División, el 20 de septiembre, sobre las cotas 441 y 471; al día siguiente trató de proseguir el avance, pero lo abrupto del terreno se lo impediría, limitándose a dar protección con su fuego a la citada División, situación esta que se prolongaría hasta el día 24, en que se retiraba a su base –reuniéndose en ella con la 1.ª Agrupación–, donde permaneció sin volver a actuar hasta el 11 de octubre.

Entre tanto, el 2.º Grupo volvía al combate el 21 de septiembre cuando la agrupación de la 4.ª Compañía apoyaba a la 13 División en dirección a las cotas 356 y 378, a la izquierda de la carretera de Gandesa a Camposines, mientras la agrupación de la 5.ª Compañía efectuaba un reconocimiento a vanguardia para batir las posiciones enemigas sobre esta, resultando inutilizado el *Panzer* I 'E'; tales acciones le costarían al Grupo nueve bajas[71]. El día 22, intentaban ambas agrupaciones iniciar el avance sin lograrlo, teniendo otros cuatro heridos[72]. En la jornada siguiente la agrupación de la 5.ª Compañía realizaba un pequeño avance, en el que perdía al *Panzer* I 'H', al que la explosión de una mina causó severas averías; la agrupación de la 4.ª participaba en la ocupación de una cota, probablemente la 356, que tomarían fuerzas de la 13 División, sufriendo tres bajas[73]. Tras dos días de pausa en los combates a causa del mal tiempo, la agrupación de la 4.ª Compañía avanzaba el 27 con la 13 División hasta las cotas 378, 341 y 382, en Coll del Coso.

El 1 de octubre, la Bandera de Carros de Combate de la Legión

Carro *Panzer* I nacional desmantelado. La torre ha saltado de su alojamiento, pero no parece especialmente deteriorada, lo que sugiere que sus daños pudieron ser causados por una explosión del tipo de la producida por una mina, como la que averió el 23 de septiembre al carro 'H' que, por cierto, pudo ser recuperado.



68 «**Cuadernos de Guerra y Notas de Paz**», págs. 287 y 295.

69 García Valiño. Ob. cit., pág. 253.

70 Teniente Felipe de Juan de Juan y legionarios Joaquín Estévez y Javier Gómez Gutiérrez.

71 Legionario Antero Rodríguez Carnero, muerto, y cabos Carmelo Jiménez García y Fidel Rivero Ruiz, y legionarios Manuel Tobajas Márquez, Glicerio Núñez Nobreda, José Álvarez de Perea, José Escribano Gil, Agustín Palomino Torres y Sergio Gómez Rioja, heridos.

72 Teniente Valentín González Bárcena y legionarios José María Palau Martorell, Benigno Montes Iglesias y Antonio Pujol Franm.

73 Modesto Moreno López, muerto, y el cabo Benigno García Regio y el legionario Emilio Huertas Labrador, heridos.

era objeto de una reorganización, pasando a denominarse Agrupación de Carros de Combate de la Legión, al mismo tiempo que sus grupos se convertían en batallones. La reorganización estaba motivada en buena medida por las elevadas pérdidas, tanto materiales como humanas, que estaba padeciendo durante la batalla del Ebro y que, pese a las numerosas capturas de carros enemigos recuperables, habían venido impidiendo su crecimiento más allá de las dos compañías –la 3.ª y la 6.ª– equipadas con ingenios de este tipo, pues aquellas se compensaban con las bajas. De hecho, bastante esfuerzo requería el mantener la unidad operativa a ese nivel, desde el momento en que no se habían recibido nuevos carros alemanes desde agosto de 1937. El gran número de carros averiados en combate requería un aumento de los servicios de talleres que se estructuraron en una unidad de Talleres de la Agrupación y sendos Talleres de Batallón para cada uno de los antiguos grupos, mientras que la orgánica operativa de la unidad seguía siendo la misma, a base de dos batallones –ahora–, a tres compañías cada uno.

La reposición de las bajas humanas –que, a lo largo de la Batalla del Ebro, ascendieron a un total de 286– se había venido resolviendo con el personal instruido por el *Panzergruppe Drohne* en la base de Cubas de la Sagra donde, aparte de otras especialidades, se habían formado, desde el 1 de octubre de 1936 a finales de marzo de 1938, 33 oficiales y 434 suboficiales y tropa especialistas en carros de combate alemanes, 4 oficiales y 141 suboficiales y tropa especialistas en carros rusos, un oficial y 75 conductores para transportes pesados de carros y dos maestros y 56 ayudantes armeros de carros y antitanques[74]. Sin embargo, precisamente en marzo de 1937, al constituirse en Bandera el antiguo Batallón de Carros y pasar a depender de la Legión, esta había querido independizarse un tanto de la tutela germana –como hemos visto que hizo con los servicios de Talleres y Transporte– y organizó su propia escuela en Casarrubuelos, que se convertiría en unidad de depósito e instrucción, lo que provocaría desagradables roces con el coronel von Thoma, celoso de sus prerrogativas como Inspector de Carros y de las de sus subordinados de la base de Cubas, que habían proseguido con su labor instructora.

La Agrupación de Carros de Combate de la Legión quedó constituida por:

Mando y Plana Mayor. Teniente coronel habilitado Díez de la Lastra

1.er Batallón (comandante Maximiliano Galiana Castilla)
- 1.ª Compañía (*Panzer* I)
- 2.ª Compañía (*Panzer* I)
- 3.ª Compañía (T.26)
- Taller de Reparaciones de Batallón

2.º Batallón (comandante José García García)
- 4.ª Compañía (*Panzer* I)
- 5.ª Compañía (*Panzer* I)
- 6.ª Compañía (T-26)
- Taller de Reparaciones de Batallón

Compañía de Carros Renault

Compañía de CCC

Unidad de Transportes

Unidad de Talleres de Agrupación[75]

Taller Móvil de Reparaciones *"Vickers"*

Escuela de Carros

Aunque las compañías aún figuraban como especializadas en cuanto al tipo de carros de que disponían, lo cierto es que se estaban empleando mezcladas, repartidos los T.26 de la 3.ª y la 6.ª entre las otras cuatro, en refuerzo de sus *Panzer* I.

El 2 de octubre, la agrupación constituida por la 4.ª Compañía y 2.ª Sección de la 6.ª del ahora 2.º Batallón de la Agrupación de Carros de la Legión operaba con la 1.ª División en la ocupación de las cotas 424 y 361 en las estribaciones de la sierra de Lavall de la Torre, teniendo siete heridos[76] e inutilizado un cañón antitanque que, poco antes, había puesto fuera de combate a un carro enemigo. Esta misma agrupación, al siguiente día 3, pese a no intervenir en combate, sufría la baja del *Panzer* I 'H', averiado por un disparo de artillería. El día 4, junto con la agrupación de la 5.ª Compañía, apoyaba a la 1.ª División en la ocupación de la cota 262.

Ese mismo 4 de octubre, la 1.ª Agrupación del 1.er Batallón volvía al frente para dar apoyo a la 13 División, entrando en combate al día siguiente con la Brigada del teniente coronel Mariano Alonso frente a la cota 282, a la que batía con su fuego, si bien lo que realmente haría a lo largo de la jornada fue repeler los contraataques enemigos hasta el anochecer, en que de nuevo se reintegró a su base.

La agrupación de la 4.ª Compañía del 2.º Batallón, buscando una mayor protección, trasladaba el día 5 su base a dos kilómetros de Corbera, lo que no la libraría de caer de nuevo bajo el fuego de la artillería enemiga, que causó heridas al legionario Gaspar Ballesteros Caballero y averió un carro *Panzer* I *Ausf.* B.

A pesar de que la ofensiva nacional podía considerarse por completo agotada, aún se insistiría en los costosos intentos de avance en la misma dirección, limitándose a relevar las fuerzas que hasta entonces habían cargado con el peso de la misma; así, la 82 División ocupaba el lugar de la 1.ª y la 53 División el de la 13. En cuanto a los medios blindados, sería igualmente relevado el 2.º Batallón por el 1.º sobre la dirección principal de la ofensiva en apoyo de las dos divisiones citadas.

La 1.ª Agrupación de dicho 1.er Batallón entraba en fuego el día 8 en protección del flanco izquierdo del 1.er Regimiento (teniente coronel Mediavilla) de la 53 División, batiendo la cota 341 del Coll del Coso. Al día siguiente, trataba de ocupar dicha cota 341, quedando atascada por la aspereza del terreno bajo fuego de antitanques y artillería enemigos, que le causaron cinco bajas[77] mientras la división

74 Lucas Molina Franco y José M.ª Manrique García. «**Los Hombres de von Thoma**», pág. 47.

75 Situada en Cariñena. El capitán Alfaro Páramo, que la mandaba, fue sustituido por el capitán, habilitado, Sebastián Monsenis.

76 Capitán, jefe de la 4.ª Cía., Valentín Bulnes Alonso Villalobos, alférez Rafael Sáenz Díez, sargento Juan García Delgado, cabos Guillermo Pérez Herrero y Manuel Gutiérrez Ferreiro y legionarios Félix Peinador Martín y Luis Ríos García.

77 Cabo Constantino Vázquez Blanco, muerto, y alféreces Joaquín Altolaguirre y Agustín Fernández Pérez, sargento habilitado Félix de León Noguera y legionario Rafael Forcado Lázaro, heridos.



Base y Escuela de Instrucción de Carros de Cubas de la Sagra

Uno de los efectos inmediatos del cambio de dependencia del Batallón de Carros de Combate a la Legión fue la creación de una nueva Escuela de Carros en Casarrubuelos dirigida por esta y a la que se enviarían los legionarios que debían ser aleccionados en el manejo y práctica de blindados, antes de pasar, ya instruidos, a la unidad de Depósito –organizada al mismo tiempo que la escuela– desde la cual serían destinados a las distintas unidades de la Bandera de Carros de Combate, para cubrir las vacantes que se fueran produciendo en la misma.

Esta nueva situación supuso en descenso drástico del número de educandos en la escuela regentada por el *Gruppe Drohne* en la base de Cubas de la Sagra que, así, quedaban reducidos a los oficiales, suboficiales y soldados que, procedentes de otras unidades distintas a la Legión, solicitaran voluntariamente su destino a Carros de Combate; de suerte que, en abril de 1938, dos meses después del citado cambio de dependencia, la Escuela de Cubas solo tenía como alumnos cuatro conductores y tiradores para carros Panzer I y otros tantos para carros rusos. Tal estado de cosas, unido a la sustracción al *Gruppe Drohne* de las unidades de talleres y transportes de la Bandera, que igualmente se había producido, suponían dejar apenas sin funciones al componente alemán, la mayor parte del cual se reducía ahora a los instructores presentes en las Academias de Alféreces y Sargentos Provisionales, ajenos por completo al servicio de carros que había sido en principio su cometido principal. Bien es cierto que el citado *Gruppe* había ido reduciendo sus efectivos, pasando de los primitivos 300 componentes, con que contaba en 1936, a 124 en diciembre de 1937 y a 108 a finales de 1938, pero aun así habida cuenta de la asignación de buen número de ellos a las mencio-







nadas Academias de Provisionales, el contingente restante en Cubas se quedaba apenas sin funciones y el cargo de Inspector de Carros, que ostentaba von Thoma con muy escaso contenido.



Ello daría lugar a una enérgica protesta de este en abril de 1938, que basaba sus motivaciones en el –en su opinión– deficiente entrenamiento que se daba a los carristas en la Escuela de Casarrubuelos y la desacertada selección que de los mismos se hacía al enviarlos a ella forzados, en lugar de voluntarios, como había sido norma con anterioridad. La situación llegó a colmarse cuando, en diciembre de 1938, la Escuela de Carros legionaria convocó un curso para jefes, oficiales y subalternos de Infantería sin que le llegaran al coronel von Thoma noticias previas del mismo. Reaccionó este enviando un telegrama un tanto soberbio y descortés al jefe interino del M.I.R., coronel Fernández de Tamarit, en el que amenazaba con su dimisión y la suspensión de la colaboración del personal alemán si no se le daban las oportunas explicaciones y satisfacciones.





Después de una serie de aclaraciones y de reuniones empleadas en limar asperezas, continuaron las cosas un poco como estaban, manteniéndose activas las dos Escuelas de Carros. Desde luego, la de Cubas de la Sagra, con una actividad bastante más reducida durante ese último año de guerra; algo que no parece traslucirse en las imágenes con que ilustramos este recuadro, que nos muestran formaciones, momentos de descanso, desplazamientos y ejercicios de campo en ese centro con el aspecto de normalidad y eficacia habituales en él.



Carristas republicanos dedicados en apariencia al pulimento y abrillantado de su T.26, aunque más bien parece tratarse de una pose para la cámara. (A.G.A.)

completaba la ocupación de la tan citada cota. Los días 10 y 11, la 1.ª Agrupación practicaba una táctica similar a la de los carros enemigos al situar a los suyos en batería sobre las cotas 341 y 382 para batir la cota 384, resultando herido en esta acción el alférez Pedro Lacave Patero. El 12, la 2.ª Agrupación, que el día antes había efectuado un reconocimiento en el sector de Corbera, relevaba a la 1.ª, que se reintegraba a su base; el comandante Gonzalo Díez de la Lastra se hacía cargo del mando de este 1.er Batallón.

El día 13, la 2.ª Agrupación del 1.er Batallón se trasladaba a vanguardia del km 318 de la carretera Gandesa a Camposines, desde el que batía el tan disputado cruce y el comienzo de la carretera a Fatarella; tuvo nueve bajas[78].

El día 14, se constituía una agrupación con dos tabores de la Mehal-la de Tetuán, el Batallón Mixto de Enlace de las Divisiones 53 y 82, una agrupación de artillería y el 1.er Batallón de Carros de Combate, todos ellos a las órdenes del comandante Díez de la Lastra, jefe del citado Batallón de Carros. Esta

78 Legionario Gil Pardo García, muerto, y sargentos Manuel Espinosa Suárez –habilitado– y Adrián Amorós Herrero, cabos Mariano Sacristán Bravo y Francisco Mendoza Jurado y legionarios Julián Barrero, Eustaquio Higuero, Antonio Soto Cuervo y Francisco Ojeda Ruiz, heridos.

Abajo y página siguiente arriba: La frecuencia con que los nacionales capturaban carros T.26 republicanos con el tren de rodaje dañado aconsejó a su Servicio de Recuperación la puesta a punto de unas ruedas de gran diámetro normalizadas que, colocadas en los lugares de asiento de las tijeras para los rodillos de camino, permitían retirar a remolque el vehículo del campo de batalla. (Biblioteca Nacional.)

agrupación entraba en combate al día siguiente, 15, en que, partiendo de la cota 262, ocupaba el cruce de caminos 300 metros al norte del kilómetro 319 de la carretera Gandesa-Mora de Ebro y las cotas al NO del km 318 de la misma. El día 17, se disolvía la agrupación provisional y el 1.er Batallón de Carros se reintegraba a su base. La contraofensiva nacional en el Ebro quedaba, una vez más, en suspenso.

La batalla de Javalambre

Mientras tenía lugar este ciclo de operaciones frente al cruce de Camposines, el Ejército de Levante, ante las peticiones de ayuda hechas desde el G.E.R.O., preparaba una nueva ofensiva con la intención de obligar al Ejército nacional a retirar fuerzas de la batalla principal. Dicha ofensiva tendría como objetivo el corte de la carretera y el ferrocarril de Teruel a Sagunto, a la altura de Sarrión-Albentosa, mediante un ataque al flanco derecho del frente establecido por los nacionales en su avance hacia Valencia; o sea, una segunda edición de la fracasada ofensiva del 12 de agosto, con objetivos similares y a desarrollar en un escenario muy próximo al de aquella. Ahora, la ruptura de dicho frente habría de producirse entre el Alto del Buitre y la Muela de Sarrión y, para llevarla a cabo, se había organizado un Cuerpo de Ejército de Maniobra, provisional, con las Divisiones 67, 70 y una eventual –que fue designada T.E., de Táctica Especial– constituida por la Brigada 63 y la 129 interna-

Durante la batalla de Javalambre, la 67 División republicana tuvo asignada una compañía de carros BT.5, destinada a formar parte de una columna motorizada de penetración rápida, que no logró el menor resultado.







28 de octubre de 1938. Desfile en Barcelona de despedida a los voluntarios internacionales. La imagen nos muestra un grupo de blindados realizados por las industrias catalanas marchando por la Avenida 14 de Abril (antes –y después– Diagonal); en primer término, autoametralladoras Hispano Suiza de la sexta versión (con torre de la quinta versión) seguidos –al fondo– por unos Torras de la sexta variante.

cional, con las que, naturalmente cooperarían las Divisiones 39 y 48, que cubrían la línea del frente. El apoyo blindado consistía en una compañía de carros T.26, una compañía de carros BT.5 y un batallón de blindados. A la División 67 se le confiaba el esfuerzo principal, teniendo como primeros objetivos Manzanera y Torre Peones, para la consecución de los cuales se le asignaba la práctica totalidad de los medios acorazados con los que, una vez ocupados los objetivos citados, debía constituir una columna motorizada a base de "*dos batallones de reserva del C.E., el Batallón de Blindados y una Compañía BT.5*"[79] que debería progresar "*con la máxima rapidez y audacia* [...] *hasta Albentosa* [...] *y las Estaciones de Mora de Rubielos y Rubielos de Mora*".

Por su parte, la línea nacional estaba defendida por las Divisiones 85, –que cubría el frente con su 2.ª Agrupación–, y 15, que lo cubría con su 1.ª Agrupación.

La ofensiva comenzó a 06:15 h del día 18 de septiembre, por parte de la 70 División contra la zona del Alto del Buitre. A las 09:00 horas, fuerzas de las Divisiones 67 y 39, apoyadas por una compañía de carros, con nueve T.26, efectuaban un ataque de distracción en el sector de Cerro Pelado-La Pericona-Pozo Junco-Caseta de Arnau, al Sur de Manzanera, con la finalidad de atraer las reservas enemigas a esa zona, defendida por la 15.ª División nacional. La pieza n.º 215 de la 13.ª Batería Antitanque alcanzó con cuatro disparos al carro al mando de Ramón Hernández Valdivia[80] –número de chasis 517– que resultó inutilizado[81], pudiendo retirarse sus sirvientes; otros dos carros, con números de chasis 414 y 482, sufrieron averías de escasa importancia por metralla. Los asaltos se repitieron una y otra vez a lo largo de la jornada, sin obtener éxito alguno.

El 19 de septiembre, prosiguieron los ataques con idénticos objetivos a los del día anterior, con la novedad de que se retiraba la División T.E. de la dependencia del C.E. de Maniobra para pasarla a la del XVI C.E., lo que obligó asimismo a redistribuir la artillería. Comenzaron los combates a las 08:00 h, logrando las Divisiones T.E. y 70 penetrar entre Fuente del Cañuelo y el Alto del Buitre, acercándose al vértice Creventada, de suerte que el frente quedaba roto, lo que obligaría al Mando nacional (general Varela) a enviar al punto de ruptura a las tropas que, afortunadamente para él, se hallaban acantonadas a retaguardia del mismo: la División «XXIII de marzo», del C.T.V., y una serie de batallones sueltos con los que constituyó una «Agrupación Eventual» a las órdenes del general

79 Orden General de Operaciones N.º 6, de 16 de septiembre de 1938 (A.G.M. – D.R. – L. 818 – C. 14).

80 Conducido por el sargento Julían García y llevando por tirador al soldado Enrique Cortés Silván.

81 El personal de la 2.ª Compañía del 1.er Batallón de Carros trató de recuperarlo en los siguientes días, hasta el 22, en que renunciaron a conseguirlo (Blas Vicente Marco. **«La Batalla de Javalambre»**, pág. 73.

31 de octubre de 1938. Desfile en Pamplona en celebración de los éxitos cosechados durante el "2.º Año Triunfal". El *Raggruppamento Carristi* recorre la Plaza del Castillo con sus Lanzia I ZM (izquierda) y los ZIS/3HC que ha incorporado procedentes de capturas al enemigo (derecha).









Autoametralladoras-cañón del *Raggruppamento Carristi*, del C.T.V., en las posiciones de espera para tomar parte en la última ofensiva nacional en el frente del Ebro. A la izquierda un B.C. y a la derecha un BA.6, ambos tomados a los republicanos. Por estas fechas, solo el *Raggruppmento* y la Agrupación de Carros del Ejército del Sur, nacionales, empleaban este último modelo, soviético, del que el Ejército Popular carecía hacía tiempo.

Juan Bautista Sánchez González, jefe de la 5.ª División. Por su parte, la 67 División republicana trataba de lograr sus objetivos –fundamentales para el éxito de la operación, como sabemos– intentando ocupar, con los carros en vanguardia, desde las 09:00 horas, las posiciones de la 15 División, nacional, en dirección Masía de Masecico-Barranco del Francés, al sur de la Muela –que, de esta suerte, era atacada desde el norte y el sur–, y El Cabezo-cota 1600, al sur de Manzanera y al este de Paraíso Bajo, siendo rechazada en toda la línea.

El día 20, la 70 División conseguía apoderarse del vértice Creventada, pero en esa misma jornada iban llegando los refuerzos nacionales que entraban en línea: la División «XXIII de Marzo», al norte (flanco derecho nacional) y, la «Agrupación Eventual», al este (flanco izquierdo nacional) de la penetración republicana, reconquistando en la noche el citado Vértice Creventada.

Al día siguiente, 21, se iniciaba la contraofensiva nacional, que recuperaba algunas de las posiciones tomadas por los republicanos –cotas 1386, 1375 y 1440–, mientras la 67 División reanudaba los

Autoametralladora-cañón B.C. –con torre de T.26–, cogido a los republicanos e incorporado al *Raggruppamento Carristi*, a la espera de entrar en combate.

Carros T.26 nacionales en el frente del Ebro. Al de la izquierda, armado con una ametralladora Browning polaca Wz.30 en configuración antiaérea, ya le hemos visto en el II Volumen de esta obra (pág. 269), ostentando el numeral 531 (1.er carro de la 3.ª sección de la 5.ª Compañía), que le identificaría más tarde, durante la campaña de Cataluña y la "Ofensiva de la Victoria".







Soldados españoles, italianos e incluso algún alemán de la Cóndor departen amistosamente mientras examinan con curiosidad un C.V. 35.



Autoblindo BA.6 del *Raggruppamento Carristi* y *Panzerkampfwagen* I *Ausf.* A de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión.

ataques a La Loma de la Casa y Loma de Toledo –al sur de la Muela y este del Barranco del Francés– con el apoyo de tres carros BT.5 y dos T.26 de la 1.ª Compañía del 1.er Batallón de la 1.ª Brigada de Tanques[82], ataques que fueron una vez más detenidos[83], resultando inutilizado uno de los carros, que fue alcanzado por el fuego de los cañones del 1.er Grupo de 75 mm. de la 15 División[84].

El día 22, la División «XXIII de Marzo» llegaba en su avance a Fuente del Enebro y la «Agrupación Eventual» ocupaba la Caseta del Pescador y alcanzaba Fuente del Cañuelo con lo que el frente volvía a quedar, más o menos, en la misma situación que tenía antes de la ofensiva republicana. La 67 División intentó a lo largo de la jornada varios ataques contra las posiciones de 15 División, con el acompañamiento de cinco carros, que las concentraciones de fuego de la artillería nacional hicieron morir en flor.

No obstante, el Mando republicano insistiría en proseguir la ofensiva, a cargo ahora de la 67 División y las fuerzas de la 48 y la 39, que cubrían el frente, y deberían *"romper el dispositivo enemigo en la zona Masada de la Villa-Fuente de Garabaya, progresando en dirección a Albentosa siguiendo el eje determinado por la carretera de Manzanera hasta la estación de Mora de Rubielos"* hasta llegar a la línea Masía del Pájaro-km 6 de la carretera de Manzanera a la estación de Mora-Torre Peones para, una vez alcanzada, girar hacia el este y envolver las posiciones nacionales de El Cabezo que, asimismo, debían ocupar[85], para lo cual continuaban afectos a la 67 División los mismos medios blindados de que anteriormente disponía.

Los ataques comenzaron a las 07:45 horas del 24 de septiembre cuando la 67 División lanzó a las Brigadas 217 y 215, esta última acompañada por seis carros T.26 de la 1.ª Compañía del 1.er Batallón contra las posiciones nacionales del Reducto, la Loma de los Arbolitos, la Umbría de Garabaya y Tierras Blancas, al este de Manzanera. Algo más tarde, poco después de las 10:00 h, se sumaban al esfuerzo los tres carros restantes de la 1.ª Compañía, que habían permanecido en reserva, tratando de progresar por la carretera de Torrijas a Manzanera, si bien unos y otros fueron detenidos por el fuego de la artillería nacional. Sin embargo, los ataques se recrudecieron algo después del mediodía, cuando el fuego de los cañones republicanos y de los T.26 consiguió anular los nidos de ametralladoras nacionales, progresando entonces por la carretera a Manzanera los dichos carros junto con algunos BT.5 y varios blindados que se les unieron[86] hasta encontrarse bajo el fuego de los contracarros nacionales de 37 mm números 218 y 224 de la 13.ª Batería Anticarro[87], emplazados en los kilómetros 10,700 y 11,300 de

Un C.V. 35 II.º Tipo de la 3.ª Compañía del *Raggruppamento Carristi* demuestra su aptitud para abrir paso a la infantería, aplastando las alambradas... aunque fácilmente lo que la imagen nos muestra en realidad sea una demostración en retaguardia.



82 Blas Vicente Marco. Ob. cit., pág. 106.

83 Eran las fuerzas defensoras el 10.º Tabor de Regulares de Ceuta, n.º 3, el 173.º Batallón del Rgto. de «San Quintín», n.º 25, y el 178 Batallón del Rgto. de «Argel», n.º 27.

84 Baterías 1.ª y 7.ª de cañones de 75/27 de la Agrupación de Ceuta, al mando del capitán José Lucena y Ladrón de Guevara.

85 Orden de Operaciones de 23 de septiembre de 1938 (A.G.M. – D. R. – L. 818 – C. 13).

86 El Diario de Operaciones del General Varela evalúa el total de ingenios empleados en *"15 carros rusos y algunos camiones blindados"*.

87 Era jefe de dicha Batería el teniente Blas Carrillo Cerrillo mas, como quiera que en esos momentos se hallaba ausente, en Manzanera, estaba al mando eventual del alférez Luis Soice Corbella.



Carro T.26 republicano abandonado, averiado, en el frente del Ebro.



Robert Capa fotografiaba al T.26 numeral C-11, el 5 de noviembre de 1938, replegándose en dirección a Mora de Ebro, por donde repasaría ya definitivamente el río.

la citada carretera. La pieza n.º 218, de la cual era jefe el sargento Valentín García García, consiguió siete impactos sobre uno de las carros republicanos, que resultó inutilizado; el anticarro 224 alcanzó con cuatro proyectiles a uno de los blindados que, igualmente, quedó inutilizado, y otro blindado fue alcanzado por un disparo de la pieza 224 y otros dos de la 218, pese a lo cual pudo replegarse en dirección a sus líneas. El 'parte' de Burgos se apuntaba un tanque ruso y dos blindados inutilizados.

Todavía en los días siguientes, hubo algunas intentonas a cargo de la 39 División, en las que fue apoyada por los carros, al menos, la efectuada el día 26 contra las posiciones de la Loma de los Arbolitos, en el sector de Alcotas, que, pese a crear un cierto peligro, sería rechazada como lo fueron las anteriores.

Efectivamente, Cavalls era la clave

Tras la llegada del avance nacional al cruce de Camposines, hubo de interrumpirse la pelea a causa del agotamiento de ambos bandos, pero las espadas quedaban en alto; sobre todo, por parte de Burgos, donde no había la menor disposición a dejar las cosas así. Franco deseaba machacar a lo más granado –y a lo más politizado– del Ejército Popular, cuando afirmaba que "*en 35 kilómetros tengo encerrado a lo mejor del ejército rojo*" en una situación táctica difícil como era la de tener un río de la envergadura del Ebro a la espalda, interfiriendo sus comunicaciones con la retaguardia. La batalla en los últimos meses había sido muy sangrienta, sus conquistas geográficas cualquier cosa menos espectaculares, pero había servido para proporcionar al Ejército del Norte, nacional, la base territorial que precisaba para desplegar su masa de artillería frente a las crestas de Caballs, que dominaban todo el campo de batalla. Hasta el momento, solo había podio batirse dicha sierra, sensiblemente perpendicular a la línea nacional, en un frente muy estrecho y profundo, lo que permitía al Ejército del Ebro mantener sus reservas en las vaguadas entre cumbres fuera de la eficacia del fuego enemigo, para emplearlas en el momento oportuno en el refuerzo de las posiciones de vanguardia. Ahora, la situación había cambiado; el Ejército nacional acababa de conquistar una franja de terreno paralela a la sierra, entre Gandesa y Camposines, que le permitía batirla en toda su longitud, sin resguardo posible frente al fuego del casi medio millar de piezas, en números redondos, acumuladas en ella.

Entre tanto se perfilaba el nuevo dispositivo, ambos ejércitos se preparaban para la embestida –el Popular tan solo para la defensiva a ultranza, prácticamente sin finalidad militar alguna–, restañando sus heridas y reorganizándose con vistas al combate que habría de ser decisivo. En lo que a este último se refiere, se había producido a finales de septiembre[88] la novedad de la retirada del frente de los voluntarios internacionales, cuya despedida oficial tuvo lugar en Barcelona el 28 de octubre, cuando desfilaron por la Avenida 14 de Abril (Diagonal) junto con otras unidades del Ejército Popular entre las que figuraba un buen número de blindados.

En la España nacional también se aprovechaba la pausa en los combates para celebrar desfiles conmemorativos, como el que tuvo lugar en Pamplona el 31 de octubre para celebrar las victorias obtenidas durante el "Segundo Año Triunfal", con la participación de representaciones de la Legión Cóndor y del Cuerpo Expedicionario Italiano en el que, por cierto, se acababan de licenciar 10.000 voluntarios, que habían partido hacia su patria el anterior día 15.

El ataque a Caballs tuvo lugar el 30 de octubre, tras una formidable preparación de artillería de cuatro horas de duración, a cargo de 91 baterías y el consiguiente bombardeo de aviación. La infantería de la 1.ª División, a la que se había encomendado encabezar el asalto, avanzó muy pegada a las barreras de artillería, aun a costa de sufrir bajas por el fuego propio, de suerte que, al finalizar la preparación, entraba en las trincheras adversarias sin dar tiempo a los defensores a salir de los refugios para cubrir sus posiciones.

La 82 División, que actuaba a la izquierda de la 1.ª, ascendía igualmente a la sierra de Caballs y comenzaba a ocupar las cumbres nororientales de la misma. A la derecha de la 1.ª de Navarra, operaba la 74 División, que tenía como objetivo el vértice San Marcos (cota 504), entre las sierras de Caballs y Pandols, que dominaba la

88 Su última actuación había tenido lugar el día 23.







Secuencia fotográfica que nos muestra un T.26 republicano abandonado, seriamente dañado, objeto, no obstante, de la curiosidad de un grupo de militares de la Legión Cóndor, con sus inevitables 'Leicas'. Su indumentaria de abrigo sugiere que las imágenes están tomadas hacia el final de la batalla del Ebro (noviembre) o incluso tras el término de la misma.

carretera de Gandesa a Pinell, única vía por la que podían operar los carros, ya que en el resto del frente atacado era imposible su actuación por tratarse de posiciones de montaña. Por último, el extremo derecho del dispositivo quedaba a cargo de la 84 División, con la misión de ocupar las cumbres de la sierra de Pandols que aún conservaba el Ejército Popular, cuya posición principal era la cota 666.

Los carros de la Agrupación de la Legión estaban distribuidos en las inmediaciones de Batea –la 1.ª Agrupación del 1.er Batallón y la 4.ª Compañía del 2.º–, en las proximidades de Prat de Compte –la 2.ª Agrupación del 1.º Batallón, con una sección destacada en el km 2[89] de la carretera Gandesa-Pinell– y en el kilómetro 4 de la carretera de Gandesa a Bot –las compañías 5.ª y 6.ª del 2.º Batallón–; también iba a actuar el *Raggruppamento Carristi*, a la espera a retaguardia de Gandesa.

En la primera jornada de la ofensiva, la 74 División no logró ocupar el cerro de San Marcos, con lo que resultaría inédita la participación de medios blindados durante la misma, al no poder efectuar la explotación del éxito, que no se produjo, la 2.ª Agrupación del 1.er Batallón de la Agrupación de Carros, que había avanzado hasta el kilómetro 2 de la citada carretera Gandesa-Pinell. Dicho objetivo del cerro de San Marcos fue ocupado el día 31 de octubre por el Tercio de Requetes de Nuestra Señora de Montserrat, de la 74 División, con el apoyo de los carros de las Compañías 5.ª y 6.ª del 2.º Batallón de la Agrupación de la Legión.

Las otras divisiones del C.E. del Maestrazgo dedicarían los días 31 de octubre y 1 y 2 de noviembre a la ocupación de las restantes alturas de las sierras de Caballs y Pandols, conquistando la División 84, en la noche del 1 al 2, la cota culminante 666 de esta última, con lo que el día 3 podía continuarse el avance hacia la zona más llana, entre la ladera S.E. de Caballs y el Ebro, por la que, además, discurría la carretera Prat de Compte-Pinell de Bray-Miravet-Benisanet-Mora de Ebro, una zona por tanto apropiada para el empleo de las unidades blindadas, que comenzarían a operar a partir del siguiente día 3.

A primera hora de dicho día, las unidades de carros basadas en las inmediaciones de Gandesa iniciaban el avance por el único punto que era posible atravesar la cadena montañosa: la carretera Gandesa-Pinell. Por ella, se adentraría la 5.ª Compañía –que ya el día anterior había actuado desde la misma, apoyando con su fuego a la infantería– y la 2.ª Sección de la 3.ª[90], que acababa de unírsele, hasta quedar detenidas en una interrupción de la carretera[91], donde se les incorporó el *Raggruppamento Carristi,* que avanzaba igualmente por la misma, llevando en vanguardia su 1.er Batallón. Los *bersaglieri* que acompañaban al *Raggruppamento* superaban a los carros detenidos alcanzando el kilómetro 8 y proporcionando así cobertura a los trabajadores que trataban de habilitar un paso sobre la interrupción. Una vez superada esta, los carros españoles e italianos prosiguieron por la carretera hasta ocupar Pinell; en la tarde, una compañía de *Carri Veloci* efectuaba un reconocimiento ofensivo por la carretera de Pinell a Mora de Ebro, llegando al kilómetro 7. La 2.ª Compañía de la Legión, al mando del capitán Luis Triguero[92], operaba a vanguardia de Prat de Compte en dirección a Pinell, intentando un movimiento convergente con las que se aproximaban a la localidad desde Gandesa, que finalmente se quedaría en un "*servicio de protección y vigilancia*".

El día 4, el *Raggruppamento Carristi*, junto con la 3.ª Sección de la 3.ª Compañía de Carros de la Legión, avanzó por la carretera de Pinell a Mora hasta el kilómetro 9, donde tuvo que hacer frente a algunos carros enemigos[93]; en la tarde, con el apoyo de las tropas a pie del Batallón Mixto, atacaron las alturas al NE del kilómetro 10 de la carretera, sufriendo muchas bajas, entre ellas el comandante del dicho batallón Mixto y el carro de Cesare Sansone. La 3.ª Sección de la 3.ª Compañía (carros T.26) pasó momentos muy comprometidos al quedar aislada de los carros italianos, con los que operaba, y rodeada de enemi-

El T.26 con numeral C.20 fue otro de los carros capturados por los nacionales en el Ebro.



89 Entonces los kilómetros se numeraban desde Gandesa a Pinell, inversamente a como lo están ahora, de Pinell a Gandesa.

90 En la jornada del día 2, el sargento Martín Azañón Alda había conseguido recuperar con su T.26 un carro enemigo abandonado entre líneas.

91 La anotación del Diario de Operaciones de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión correspondiente a la 3.ª Compañía recoge la presencia de un campo de minas, que tuvieron que atravesar. El cabo Juan Donato Tacoronte se distinguió al conseguir explosionar con su T.26 buen número de minas, resultando herido (contuso) uno de sus tripulantes: el guardia civil Julián de los Ríos Castillo.

92 Estaba la Compañía organizada en dos secciones de *Panzer* I, al mando del teniente Ismael García Romeu y del alférez José García Higuero, respectivamente, y una sección de T.26, a las órdenes del alférez Pedro Lacave Patero.

93 José Luis Infiesta Pérez. «**Los carros italianos en la Guerra de España**». Revista **Medios Pesados**, n.º 6, pág. 25.

gos, pudiendo finalmente volver a reunirse con ellos, tras resultar inutilizado por impacto de antitanque el T.26 'X-1', en el que pereció el legionario Antonio Fernández Pérez, sufriendo la sección además otros dos heridos[94]. La situación quedaría finalmente despejada con la llegada de las fuerzas de la 82 División. La 2.ª Compañía de la Legión se había traslado a Pinell, ocupado el día anterior, donde se reunía con la 2.ª Sección de la 3.ª y ambas con la 5.ª Compañía, participando todas ellas en la ocupación de Cuatro Caminos, al NO del kilómetro 10 de la carretera a Mora de Ebro[95].

El día 5, las Compañías 3.ª y 5.ª se mantenían en vigilancia sobre Cuatro Caminos. El 'parte' de Burgos afirmaba que el enemigo había tratado de contener el avance nacional *"con el empleo de numerosos tanques"*, saldándose el encuentro con la captura de *"cuatro tanques rusos, de ellos dos en perfecto estado"*, noticias estas que no he conseguido confirmar con ninguna otra fuente[96], aunque sí parece que, de haber tenido lugar, no participaron en su rechazo ni los carros de la Agrupación de la Legión ni los del *Raggruppamento Carristi*.

Este último iniciaba en solitario en la mañana del día 6 un avance con la intención de alcanzar Mora de Ebro. Su 1.er Batallón, con acompañamiento de *bersaglieri*, progresó hacia Benisanet por la carretera, mientras que el 2.º Batallón, con la sección de carros del Batallón Motorizado, lo hacía por el Riu Sec directamente hacia Mora. Los italianos aseguraron que cuando estaban a punto de alcanzar la localidad, recibieron órdenes de detenerse y quedar a la espera en Coll de Balsa Nova.

El 1.er Batallón de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión dedicaba el día 6 a la reorganización de sus unidades. La 2.ª Compañía era retirada del frente y, tras entregar sus mejores carros a la 1.ª y a la 3.ª, se trasladaba a Cariñena para proceder a la reparación de los carros restantes. La 3.ª Compañía entraba en un periodo de organización para la cual recibiría cinco *Panzer* I de la 1.ª y otros tantos de la 2.ª, con lo que pasaba a ser una compañía con material mixto. Las Compañías 4.ª, 5.ª y 6.ª permanecían en sus bases, sobre la carretera de Bot a Gandesa, dedicadas al recorrido del material.



Columna de carros nacionales –T.26 en primer término y *Panzer* I al fondo– estacionada en una carretera al pie de una de las sierras que tanto dificultaron sus operaciones en el recodo del Ebro.

El día 7, la 4.ª Compañía cooperaba con la Agrupación Pérez Salas, de la 1.ª División, en la limpieza de enemigos en los sectores Oeste y Norte de Mora[97] donde, según el 'parte' nacional, se capturaba un *"carro blindado"* republicano. Por su parte, el *Raggruppamento Carristi* actuaba el 8 a lo largo del Barranco de Faneca en dirección a la Sierra de las Perlas, cuyo vértice –Picosa– había alcanzado la División 84 en la jornada anterior; al anochecer, sería retirado del frente y enviado a Gandesa. El día 9, la 4.ª Compañía de carros de la Legión ocupaba, en apoyo de la 1.ª División, las estribaciones de la Sierra del Águila y proseguía en su avance hasta cortar el ferrocarril en las proximidades de García, llegando al Ebro e impidiendo así la retirada de tres batallones republicanos[98].

El 11, mientras el *Raggruppamento Carristi* permanecía acantonado en el km 7 de la carretera Bot-Gandesa, operaban reunidas las Compañías 4.ª y 5.ª, apoyando a la 82 División en el envolvimiento y ocupación del cruce de Camposines, ante el cual tomaron varias posiciones hasta quedar detenidos por los obstáculos anticarros preparados por lo republicanos con los raíles del ferrocarril Flix-Ascó-García, que el propio Tagüeña consideraba infranqueables[99], permaneciendo bajo el fuego de anticarros, armas automáticas y artillería –que incendió y destruyó el carro 'B' del teniente Guillermo Olivares de la Riva– hasta conseguir abrir brecha en las defensas y ocupar la disputada posición. El citado teniente Olivares de la Riva, que resultó muerto, el brigada Enrique López Aragón y el sargento Fidel Rivero Ruiz, de la 4.ª Compañía, que recibieron heridas, fueron recompensados con la Medalla Militar Individual[100].

El 12, la 5ª Compañía cooperaba con la primera División en su avance hacia la sierra de Fatarella, capturando *"un tanque ruso"*, según el 'parte' de Burgos; el 13, cuatro carros de la 4.ª apoyaban con su fuego el avance convergente de la División 82 hacia el mismo objetivo anterior. El 14, la 4.ª Compañía rebasaba el pueblo de Fatarella y operaba sobre la cota 562 de la sierra de Fatarella en apoyo de la 82 División, que culminaría su ocupación ya en la noche; resultaba

94 El alférez Alejandro Corral Arruga y el legionario Ramón Fernández Suárez.

95 La 5.ª Compañía tuvo dos bajas: los legionarios Braulio Peña Cuadrado, muerto, y José Sanabria Medrano, herido.

96 Aunque hay muy pocas noticias sobre la participación de los carros republicanos en estos combates, es innegable que actuaban, como prueba el Diario de Operaciones de la 1.ª División al afirmar dos días más tarde –el 7– que *"el enemigo protege la carretera* (de Camposines a Mora de Ebro) *con muchos carros"*.

97 Resultando heridos el cabo Felicísimo Espeso Rodríguez y el legionario Félix Peinador Martín.

98 Cabe adelantar que las Compañías 1.ª y 6.ª de la Agrupación de Carros de la Legión habían sido enviadas al frente del Segre, en el que había tenido lugar una nueva intentona republicana de la que se hablará más adelante. Las Compañías 2.ª y 3.ª se hallaban en periodo de reorganización y mantenimiento.

99 Ob. cit., pág. 251.

100 Por Órdenes Circulares de 8 de junio de 1943 (D.O. n.º 130), 9 de enero de 1945 (D.O. n.º 8) y 7 de junio de 1946 (D.O. n.º 132), respectivamente. Además, resultaron muertos el sargento Ángel Ruiz Luque y los legionarios Felipe Muriel Menéndez y Francisco Martínez Martínez y heridos el cabo Eduardo García Rodríguez y los legionarios Antonio Pujol, Manuel Loriega Gómez y Benigno Montes Iglesias.

muerto en un accidente de automóvil el capitán Gustav Trippe, del *Panzer Gruppe «Drohne»* de la Cóndor, que se había sumado a ella en visita de inspección; asimismo, resultaban heridos los sargentos Juan Guitart Bros (honorario) y Fidel Rivero Ruiz y los legionarios Tomás Facundo Monteado y Julio Uche Blesa. La 5.ª Compañía apoyaba a la 1.ª División en la ocupación de la cota 241, sobre la carretera Fatarella-Ascó, y el *Raggruppamento Carristi*, que había vuelto al combate, avanzaba por esa misma carretera, si bien ya próximo al cementerio de Ascó se le ordenaba desviarse en dirección a Flix, que sería ocupado en la jornada siguiente. Las Compañías 4.ª y 5.ª de la Agrupación de Carros de la Legión cooperaban el día 15 con la 82 División a la expugnación del reducto, establecido por el enemigo, con numerosas obras de hormigón, en la sierra de Fatarella, mientras otras unidades ocupaban el resto de la 'bolsa' del Ebro; la batalla había terminado[101]. A lo largo de ella, de acuerdo con los informes nacionales, se habían capturado dieciocho carros recuperables y diecisiete inutilizados, cifras estas que, aunque hay que tomar con cierta cautela, no debían andar muy lejos de la realidad.

El mayor Tagüeña, que en su libro «**Testimonio de dos Guerras**» va detallando día a día las peripecias en la defensiva y el repliegue de sus tropas sin referirse ni una sola vez a la actuación de los medios blindados con que contaban, refiere como parte de ellos repasaban el Ebro en la mañana del día 15, al amparo de la niebla que cubría la zona, en un pontón pesado, con capacidad para más de 30 toneladas, que les había llegado, procedente del lado nacional, en una de las crecidas del río; al anochecer, cruzaban por este mismo medio los seis últimos carros[102].

Las postreras 'diversiones' republicanas

El 7 de noviembre, cuando las tropas del C.E. del Maestrazgo ya habían ocupado la totalidad de las sierras de Caballs y Pandols, expulsado al otro lado del Ebro al V C.E. republicano e iniciado su imparable ofensiva contra las fuerzas del XV C.E. que aún permanecían en la margen derecha del río, el Ejército Popular emprendía dos ofensivas 'diversivas': una contra la cabeza de puente de Serós, llevada a cabo por el XII C.E., y otra en el sector de la costa del frente de Castellón a cargo del Ejército de Levante.

La utilidad de esta segunda como ventosa de reservas nacionales, aunque de efectividad muy discutible, tenía, al menos, la justificación de ser el único tipo de ayuda que las fuerzas del G.E.R.C. podían prestar al Ejército del Ebro, habida cuenta de la separación geográfica existente entre ellos. Más difíciles de explicar son los motivos que impulsaron a realizar la del frente del Segre. Aparte del objetivo inmediato –la ocupación de la cabeza de puente nacional de Serós– y de una hipotética explotación del éxito hasta Fraga, en la línea del Cinca, y el envolvimiento del frente de Lérida ¿qué beneficios podía suponer para las fuerzas del XV C.E. encerradas en la bolsa del Ebro? Muy escasos, si lo que se deseaba era replegar dichas fuerzas a la otra orilla del río, cosa que podían hacer –como hicieron– mediante una defensiva elástica a la que poco favorecía la nueva ofensiva y, si lo que se pretendía era mantener la cabeza de puente del Ebro a toda costa, a la espera de un cambio en la situación internacional –muy improbable después de los acuerdos de Munich–, mejor hubiera sido emplear las fuerzas que iban a cruzar el Segre en reforzar al XV C.E. cuyo jefe, el mayor Tagüeña, tanto se ha quejado de la escasez de los refuerzos que le llegaron en estas últimas fases de la batalla.

Como quiera que fuere, la ofensiva en un sector distinto al de la batalla principal estaba decidida, de acuerdo con la constante habitual del Estado Mayor del Ejército Popular, y debía ser ejecutada por el XII C.E. (teniente coronel Etelvino Vega), que acaba de ser reorganizado con fecha 3 de noviembre, quedando formado por las Divisiones 34, recién incorporada, 16 y 24 y la 2.ª Brigada de Caballería, teniendo como reservas para la ocasión las Divisiones 56 y 72. En las primeras horas de la madrugada del 7 de noviembre, la 34 División (teniente coronel Sánchez Balibrea) cruzaba el Segre, con el apoyo de una compañía de carros, al sur de Aytona, al mismo tiempo que la 16 División (mayor Sebastián Zamora) lo hacía frente a Soses. Las fuerzas de la 40 División nacional, que cubría el frente, fueron sorprendidas y se retiraron sin apenas combatir a las colinas al este de las citadas poblaciones que conformaban la segunda línea, siendo hechos prisioneros los pocos defensores que intentaron alguna resistencia. A lo largo del día, la 34 División avanzaba hacia el norte, ocupando Aytona, y hacia el sur, rodeando Serós, que fue igualmente ocupado en la mañana, quedando así aislados los defensores –1.er Batallón de «La Victoria»– de la cabeza de puente establecida en la margen izquierda del río –«Costa de la Barca»–, donde serían atacados frontalmente por la 24 División republicana (mayor García Vivancos) y de revés, desde el propio Serós, por las fuerzas que lo habían tomado, a través del puente que permanecía aún intacto, tal como habían pasado a poder de las fuerzas nacionales en el ya lejano 29 de marzo.



Un militar de la Cóndor se fotografía en los últimos momentos de la batalla –como parece probar su ropa de abrigo- ante el T.26 con numeral C.15, otro de los carros perdido por los republicanos en la bolsa del Ebro, en este caso, en aparente buen estado.

El día 8, las divisiones que habían cruzado el río trataban de ensanchar el terreno ocupado, sin conseguirlo, pese a ser reforzadas por la 213 Brigada de la 72 División. A lo largo de todo el día y del siguiente el batallón de La Victoria cercado en la cabeza de puente era objeto de durísimos ataques, tras haber

101 El 2.º Batallón aún sufriría el día 19 la avería del carro 'X', al explotar un proyectil en el interior del cañón de la ametralladora Breda de 20 mm, que montaba, resultando herido el legionario Manuel Murillo Ordás y, el día 20, era alcanzado por un disparo de cañón efectuado desde la otra orilla del Ebro el carro 'R-1', sufriendo heridas el sargento José Sosa González.

102 Ob. cit., pág. 260.

sido desmanteladas sus posiciones por el fuego de la artillería y los carros. En ese mismo día 8, se trasladaba a Fraga la 1.ª Compañía de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión para unirse a las fuerzas nacionales que se estaban acumulando para frenar el impulso de las divisiones republicanas. Igualmente, se sumaba a aquellas el día 9 la 6.ª Compañía de la citada Agrupación. El 10, actuaban los carros de la 1.ª y la 6.ª Compañías junto con la División de Caballería, en dirección a Soses, resultando averiado el *Panzer* I n.º 6, que hubo de ser abandonado en terreno enemigo, y heridos el capitán Miguel Ruano Beltrán, el sargento José García García, el cabo Mariano Piris Gómez y los legionarios Balbino Francos Álvarez y Jesús Ruiz Andrés. En la jornada del 11, la 6.ª Compañía pasaba a cooperar con la Agrupación Álvarez Entrena, con la que operaba en dirección a Serós, mientras la 1.ª actuaba con el mismo encuadramiento del día anterior, dejando dos carros –los *Panzer* I números 11 y 14– abandonados entre líneas, averiados, al tiempo que resultaban heridos el sargento honorario Juan Mais Mauriño, el legionario 1.º José Pichel Santos y el legionario 2.º Antonio Revenga Muñoz. El 12, la 6.ª avanzaba hacia la cota 183, ocupando algunas trincheras que se vería obligada a abandonar al no seguirla la infantería; ello dio lugar al éxito de una maniobra de envolvimiento enemiga en la que cayó prisionero el legionario Benito Goicoechea y heridos los también legionarios Rufino Longobardo Carrillo y Esteban García Rodríguez, resultando averiado el carro 'F'. Al día siguiente, en que se interrumpían las operaciones por parte nacional, un equipo de la 6.ª Compañía al mando del teniente Roberto Serrano, con los alféreces Adolfo Marqués y Pedro Santa Cruz, lograba remolcar y recuperar los carros inmovilizados el día anterior.

En los días 14 y 15, los principales combates tuvieron lugar en torno a la cabeza de puente de Costa de la Barca, atacada por la 24 División, republicana, con el apoyo de quince carros, uno de los cuales resultó destrozado por la explosión de un mina nacional. El 15 prosiguieron los ataques de la 24 División, rechazados admirablemente por el batallón de «La Victoria» que consiguió inutilizar dos carros[103]; uno de ellos, que había conseguido penetrar en la posición n.º 4, incendiado por el sargento Sebastián Martínez Martín, al que le fue otorgada la Medalla Militar Individual[104]. Ese mismo día 15, la 1.ª Compañía de carros fue retirada del frente, marchando a Cariñena para someterse a reparaciones, dejando una sección agregada a la 6.ª Compañía.

El día 19 comenzaba la contraofensiva nacional. La 6.ª Compañía, actuaba agregada a la denominada Agrupación 'A' (coronel Álvarez Entrena), que ocupaba el 20 la población y el cementerio de Serós, para oblicuar desde allí hacia el norte y avanzar, en medio de un temporal de lluvia, siguiendo la margen del Segre, hasta entrar el día 22 en Aytona y Soses, mientras las últimas fuerzas republicanas repasaban el río. El día 24, una sección de la 6.ª Compañía, al mando del alférez Pedro Santa Cruz, recorría el terreno que había ocupado el enemigo en misión de recuperación de los carros abandonados por este que, según Martínez Bande[105], fueron un total de catorce.

Como ya se ha dicho, el mismo día 7 en que comenzaba en el Segre la ofensiva del XII C.E., tenía igualmente inicio la emprendida en el sector del XX C.E. por el Ejército de Levante. Para la misma había reunido este las Divisiones 53, del dicho XX C.E., 10, del XXI, y 70 del XXII, en tanto quedarían cubriendo el frente las Divisiones 49 y 15. El apoyo blindado iba a ser consistente, pues se les afectaban para la maniobra las Planas Mayores de las Brigadas 1.ª y 3.ª de la 2.ª División de Ingenios Blindados, con el 1.er Batallón de la 1.ª Brigada de Tanques, la 2.ª Compañía del 1.er Batallón de la 2.ª Brigada de Blindados, la 1.ª Compañía del 2.º Batallón de la 3.ª Brigada de Blindados, la 3.ª Compañía del 3.er Batallón igualmente de la 3.ª Brigada de Blindados y la 3.ª Compañía del 3.º Batallón de la 4.ª Brigada de Trenes Blindados, consistente esta última en el tren blindado n.º 8; uno de los dos trenes con locomotora diésel alistados en Aguilas.

El ataque dio comienzo en dirección a Nules con la idea de envolverlo y proseguir hacia Burriana, consiguiendo ocupar los primeros elementos defensivos del frente nacional, pero fue pronto contenido, encargándose la 1.ª Bandera de Falange de Castilla, de la 12 División nacional, de recuperar las posiciones perdidas; el 'parte' de Burgos se apuntó la captura de seis tanques. Aún proseguiría la lucha en las jornadas siguientes sin que las tropas del Ejército de Levante obtuvieran ningún resultado. El día 9, tenía lugar sobre las posiciones nacionales un fuerte ataque artillero llevado a cabo por diecinueve baterías, treinta carros y el tren blindado n.º 8[106] que les valió a las unidades blindadas una felicitación del Mando en la O.G. del Ejército n.º 257 del 19 de noviembre y la propuesta para el Distintivo al Valor en el correspondiente al 16 de noviembre; sin embargo, el Boletín Oficial del Cuartel General del Generalísimo del día 9 aseguraba que el enemigo había "*sido rechazado, abandonando en nuestro poder más de 100 prisioneros* [y] *seis carros inutilizados...*". Los combates aún proseguirían, sin hacer mella en el dispositivo nacional, hasta el día 11 en que el 'parte' de Burgos registraba la inutilización de "*un carro ruso*".

---

103 Según el 'parte' de Burgos. Martínez Bande («**La Batalla del Ebro**», pág. 291) eleva a siete el número de carros que quedaron sobre el terreno inutilizados.

104 O.C. de 9 de enero de 1939 (B.O. n.º 13).

105 Ob. cit., pág. 292.

106 Jacinto Arévalo Molina. «**Los trenes blindados españoles**», pág. 297.



Campaña de Cataluña y final en Cartagena

Incluso antes de finalizar la batalla del Ebro, como hemos visto, algunas de las compañías de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión que participaron en la misma –concretamente la 2.ª y la 3.ª y, poco más tarde, la 1.ª– hubieron de ser retiradas del frente para proceder a su reorganización a causa del castigo que habían sufrido durante la misma. Las pérdidas de personal y material habían sido importantes y debían ser repuestas, siendo esta la razón de que la Dirección General de Adquisiciones, del Gobierno de Burgos, cursara el 12 de noviembre de 1938 un pedido a la H.I.S.M.A. –nº A.1838.bis– por veinte carros de combate *Panzer* I *Ausf.* A y quince motores de repuesto para los mismos.

Tales carros no se recibirían hasta muy avanzado el mes de enero de 1939, por lo que la deseada reorganización de la Agrupación de la Legión sería puramente nominal, debiendo ceñirse a los carros disponibles y a los capturados al enemigo que el Servicio de Recuperación le iba entregando una vez reparados. Las bajas de personal sí que pudieron ser repuestas con el que formaban, tanto la Escuela de Carros de la Agrupación, de Casarrubuelos, como el *Panzer-Gruppe Drohne* en la base de Cubas de la Sagra. La unidad de carros del Ejército del Norte no pudo, por tanto, ampliar su organización, que continuó siendo de dos batallones a tres compañías cada uno, pero fue introduciéndose –progresivamente, pues no se culminaría hasta la recepción del último envío de carros alemanes– una innovación importante, que se tradujo en sancionar orgánicamente lo que hasta el momento venía realizándose en la práctica. Las compañías dejaron de estar dotadas de un modelo único de carros para convertirse en mixtas, a base de dos secciones de *Panzer* I –la 1.ª y 2.ª, de momento, incompletas– y una de T.26: la 3ª. Se dispuso que los carros se numeraran con tres dígitos, el primero de los cuales correspondía a la compañía, el segundo a la sección y el tercero al número de orden del carro dentro de esta última. Todos los carros pasaron a ostentar el emblema de la Legión y se adoptó con carácter general y definitivo el sistema de símbolos tácticos a base de rombos y círculos que ya se había ensayado por el 1.er Batallón desde unos meses antes.

Dos carros T.26 nacionales –números 5 y 4 de la 3.ª sección de la 1.ª Compañía– fotografiados en la cabeza de puente de Balaguer durante la concentración de fuerzas del C.E. de Aragón con el que romperían el frente catalán. Como se desprende, tanto de los numerales como de los símbolos tácticos, ahora todas las compañías de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión irían disponiendo orgánicamente de una sección de carros/cañón rusos, capturados –la 3.ª–, encuadrada junto a los *Panzer* I de las secciones 1.ª y 2.ª (Biblioteca Nacional).

No fue ese el caso del *Raggruppamento Carristi* que, tras breve estancia en Zaragoza y Tudela, había quedado acantonado en Pamplona, donde recibió la última

M
1.ª Compañía (Mando) | 2.ª Compañía (Mando) | 3.ª Compañía (Mando) | 4.ª Compañía (Mando) | 5.ª Compañía (Mando) | 6.ª Compañía (Mando)

1.ª Compañía/1.ª Sección | 2.ª Compañía/1.ª Sección | 3.ª Compañía/1.ª Sección | 4.ª Compañía/1.ª Sección | 5.ª Compañía/1.ª Sección | 6.ª Compañía/1.ª Sección

1.ª Compañía/2.ª Sección | 2.ª Compañía/2.ª Sección | 3.ª Compañía/2.ª Sección | 4.ª Compañía/2.ª Sección | 5.ª Compañía/2.ª Sección | 6.ª Compañía/2.ª Sección

1.ª Compañía/3.ª Sección | 2.ª Compañía/3.ª Sección | 3.ª Compañía/3.ª Sección | 4.ª Compañía/3.ª Sección | 5.ª Compañía/3.ª Sección | 6.ª Compañía/3.ª Sección



Izquierda: Carros de la Agrupación de la Legión dispuestos para la ruptura del frente de Cataluña. El *Panzer* I, al menos, pertenece a la 1.ª Sección de la 1.ª Compañía (rombo con las dos mitades en rojo) con base de espera en la cabeza de puente de Balaguer, a disposición de la 53 División del C.E. de Aragón.



Los T.26 fueron encuadrados en las terceras secciones de las compañías de carros. La imagen nos muestra al 234 (2.ª Compañía, 3.ª Sección, 4º. carro –rombo amarillo arriba y blanco abajo–), dispuesto a dar apoyo al Cuerpo de Ejército de Aragón.

remesa de carros suministrada por Italia, consistente en 32 *carri veloci*[1] que utilizó para reponer las bajas sufridas en anteriores combates y elevar a categoría de batallón –o 'agrupación'– la anterior 'sección de carros' con personal español. Quedaría así reorganizado:

1 Con ellos se completaba el total de 157 carros de combate suministrados por Italia al Ejército nacional.







Los *Panzer* I armados con ametralladora de 20 mm, pese a su escaso número, han dejado buen rastro de su actuación en la información gráfica. El de la foto superior ostenta el rombo blanco con una E en el centro, símbolo de la 3.ª sección de la 3.ª Compañía. En la inferior, el *Panzer* con ametralladora Breda aparece en un segundo plano, tras el T.26 numeral 333 (3.er carro de la 3.ª sección de la 3.ª Compañía).

RAGGRUPPAMENTO CARRISTI[2]

Mando: coronel (habilitado) Roberto Olmi[3]

Ayudante Mayor: capitán Raffaele Mariconda

Compañía de Mando
- Sección de Protección
- Pelotón de Fusileros
- Pelotón de Lanzallamas (4 C.V. L.f.)
- Sección Radio

Regimiento de Carros

Mando: teniente coronel Madonna

- 1.er Batallón
  - Pelotón de Mando (2 C.V.)
  - 2.ª Compañía
    - Mando: capitán Oswaldo Arpaia (1 C.V.)
    - I Sección: teniente Mario Ricci (4 C.V.)
    - II Sección: alférez Walter Pasella (4 C.V.)
    - III Sección: 4 C.V.
    - Pelotón de Cañones Antitanques de 37/45
  - 3.ª Compañía
    - Mando: capitán Bellini (1 C.V.)
    - I Sección: teniente Mario Puddu (4 C.V.)
    - II Sección: alférez Severino Balbazi (4 C.V.)
    - III Sección: 4 C.V.
    - Pelotón de Cañones Antitanques de 37/45
- 2.º Batallón
  - Pelotón de Mando (2 C.V.)
  - 1.ª Compañía
    - Mando (1 C.V.)
    - I Sección: 4 C.V.
    - II Sección: 4 C.V.
    - III Sección: 4 C.V.
    - Pelotón de Cañones Antitanques de 37/45
  - 4.ª Compañía
    - Mando (1 C.V.)
    - I Sección: 4 C.V.
    - II Sección: 4 C.V.
    - III Sección: 4 C.V.
    - Pelotón de cañones antitanques de 37/45
- 3.er Batallón[4]. Con tripulaciones españolas.
  - Pelotón de Mando (2 C.V.)
  - 1.ª Compañía
    - Mando (1 C.V.)
    - I Sección: 4 C.V.
    - II Sección: 4 C.V.
  - 2.ª Compañía
    - Mando (1 C.V.)
    - I Sección: 4 C.V.
    - II Sección: 4 C.V.

4.º Batallón Motomecanizado
- Pelotón de Mando: Mayor Zapala
- Compañía de Bersaglieri
- Compañía de Motoametralladoras
- Compañía de Autoametralladoras

5.º Batallón de Infantería (*Arditi*)[5]
- Pelotón de Mando
- 3 Compañías de *Arditi*
- Sección de Cañones de 65/17 Autotransportada

Grupo Mixto
- Pelotón de Mando
- Compañía de Lanzallamas
- Compañía de Ametralladoras Antiaéreas
- Batería de 65/17 autotransportada
- Batería de Cañones Antitanques de 37/45 (2 secciones)
- Sección de Cañones Antitanques de 47/32
- Sección de Cañones Antitanques de 45/46 (soviéticos, capturados)

Sabemos, además, que, aunque no se precisan, existía una sección de carros soviéticos y una agrupación de autoametralladoras y autoametralladoras-cañón 3HC, BA.6 y B.C., todos ellos capturados al enemigo. Es posible que –al menos, los blindados– constituyeran unos denominados *plotoni carri d'assalto* afectados directamente a las divisiones.

Por otra parte, el C.T.V. organizaba en Valladolid, en noviembre de 1938, un *Gruppo Celere Scuola*, al mando del teniente coronel Daniele Orlando, del que formaban parte un *Plotone Carri Leggeri* y un *Squadrone di Cavalleria* (capitán Piccinati; más tarde, teniente Enrico Reisoli Matthieu), encuadrando a su vez este último un *Plotone Carri Veloci*. En cualquier caso, esta unidad no tomó parte en la batalla de Cataluña y tuvo una vida operativa extremadamente corta, pues su bautismo de fuego se produjo el 28 de marzo de 1939, en la ruptura del frente de Toledo, durante la ofensiva final, cuatro días antes de acabarse la guerra.

La segunda mitad de noviembre y buena parte de diciembre de 1938, fueron empleados por el Ejército nacional en perfilar su dispositivo con vistas a la ocupación del resto de Cataluña y la liquidación definitiva de la zona republicana al Norte del Ebro. El Ejército del Norte, nacional, era ya una unidad muy poderosa, formada por seis Cuerpos de Ejército[6], con veinte divisiones orgánicas y dos (una de ellas, de Caballería) en reserva: alineados de norte a sur,

---

2 Según fuentes italianas (ver Nicola Pignato, «***Mezzi Corazzati e Blindati***», pág. 56), con la nueva organización, el *Raggruppamento* pasó a denominarse *Brigatta Meccanizzata*, quedando a las órdenes del coronel Manildo.

3 Ostentaba el mando desde el 30 de septiembre, en sustitución del coronel Valentino Babini, que se había hecho cargo de la jefatura de la División «*Flechas Negras*».

4 Para algunos autores, «*Agrupación Española*». José Luis de Mesa («**El Regreso de las Legiones**», pág. 151), considera a las dos compañías españolas como terceras compañías de los Batallones 1.º y 2.º.

5 Se crearía el 21 de enero de 1939. Con anterioridad solamente había una Compañía de Arditi encuadrada en el Grupo Mixto.

6 Orden de reorganización de 28 de noviembre de 1938 (A.G.M. – D.N.-L.28 – C.4).

El mismo T.26 con numeral 135 de la foto publicada en la pág. 95 en una imagen tomada igualmente en la cabeza de puente de Balaguer a la espera de entrar en acción.



tal como iban a operar, C.E. de Urgel (general Muñoz Grandes) –Divisiones 61, 62, 63 y 150–; C.E. del Maestrazgo (general García Valiño) –Divisiones 1, 82 y 84–; C.E. de Aragón (general Moscardó) –Divisiones 51, 53 y 54–, C.T.V. (general Gámbara) –Divisiones *«Littorio»*, *«Flechas Negras»*, *«Flechas Azules»* y *«Flechas Verdes»*–, C.E. de Navarra (general Solchaga) –Divisiones 4, 5 y 12– y Cuerpo de Ejército Marroquí (general Barrón) –Divisiones 50, 13 y 105–, más las Divisiones 40 y 1.ª de Caballería, como reservas.

Las unidades blindadas nacionales no eran suficientes para cooperar con todos los cuerpos de ejército, sobre todo, si tenemos en cuenta que aproximadamente la mitad de las mismas –las del *Raggrppamento Carristi*– iban a operar, como venía siendo habitual a lo largo de toda la guerra, concentradas en el apoyo al C.T.V., en el centro del dispositivo del E. del Norte. En cuanto a la Agrupación de Carros de Combate de la Legión, se asignaban –en un principio, pues más tarde serían objeto de algunos cambios de dependencia– el 1.er Batallón, con sus Compañías 1.ª, 2.ª y 3.ª, al C.E. de Aragón y, más concretamente, a su 53 División, con la que operaría al norte de Lérida, y el 2.º Batallón, con las Compañías 4.ª, 5.ª y 6.ª,[7] a la 5.ª División[7] del C.E. de Navarra, al sur del despliegue ofensivo.

Frente a este alud, que se esperaba culminara victorioso la misión que se le encomendaba sin problemas extraordinarios, se alineaban las fuerzas del G.E.R.O., constituidas por dos Ejércitos –el del Este y el del Ebro–, con siete Cuerpos de Ejército, con veintiuna divisiones: X C.E. (teniente coronel de milicias Gregorio Jover) –Divisiones 31, 34 y 30–, XI C.E. (teniente coronel Francisco Galán) –Divisiones 26, 32 y 61–, XVIII C.E. (teniente coronel de milicias José del Barrio) –Divisiones 27, 60 y 72–, V C.E. (teniente coronel de milicias Enrique Líster) –Divisiones 45, 11 y 46–, XII C.E. (teniente coronel de milicias Etelvino Vega) –Divisiones 16, 44 y 56–, XV C.E. (teniente coronel de milicias Manuel Tagüeña) –Divisiones 3, 35 y 42– y XXIV C.E. (teniente coronel Mariano Buxó) –Divisiones 43 y 24–, más la Agrupación Pirenaica y la Agrupación Norte de Defensa de Costas.



El G.E.R.O. disponía de la 1.ª División de Ingenios Blindados que mantenía con pocos cambios la plantilla de que disponía antes del inicio de la batalla del Ebro, pero sus unidades habían quedado mermadas por las bajas sufridas a lo largo de esta y de las fallidas intentonas en la línea del Segre. Desde marzo de 1938, no se había recibido envío alguno de medios blindados desde el exterior, por lo que dichas bajas solo habían podido reponerse con los autoametralladoras-cañón que hubiera ido entregando la Fábrica 'Z' –antigua Maquinaria Moderna, de Sadurní de Noya– de la Subsecretaría de Armamento[8]. Ramón Salas[9], supongo que ateniéndose a las plantillas, nos dice que la División disponía de un total de 63 autoametralladoras, veintisiete autoametralladoras-cañón y noventa carros de combate, que J. M. Martínez Bande[10], más realista, rebaja a "*40 tanques y 80 blindados*". En cualquier caso, al igual que hicieron los nacionales con Alemania, el Gobierno de Negrín decidió pedir ayuda a la Unión Soviética, a donde fue enviado Hidalgo de Cisneros con un importantísimo pedido de armamento, cuyo suministro debía gestionar a crédito, en el que se incluían 250 carros de combate. Algo ciertamente muy alejado de los veinte que habían pedido sus adversarios; tal

Los autoametralladoras-cañón y los autoametralladoras –como este ZIS/3HC que cruza una población catalana– constituían ahora el componente mayoritario de la 1.ª División de Ingenios Blindados a disposición del G.E.R.O.

7 Las Compañías 5.ª y 6.ª, como veremos, aún estaban en periodo de reorganización al comenzar la batalla, lo que retrasaría su entrada en combate o las obligaría a actuar incompletas.

8 Ya se ha dicho en otra parte de esta obra («**Los Medios Blindados en la Guerra Civil Española. Teatro de Operaciones de Aragón, Cataluña y Levante**» (I), pág. 103) que, entre agosto y noviembre, dicha fábrica había hecho entrega de 45 de tales autoametralladoras-cañón, de los que, de momento, solo se habían podido utilizar diez por estar los restantes carentes de ametralladoras, problema este que es de suponer se solucionara de una u otra forma.

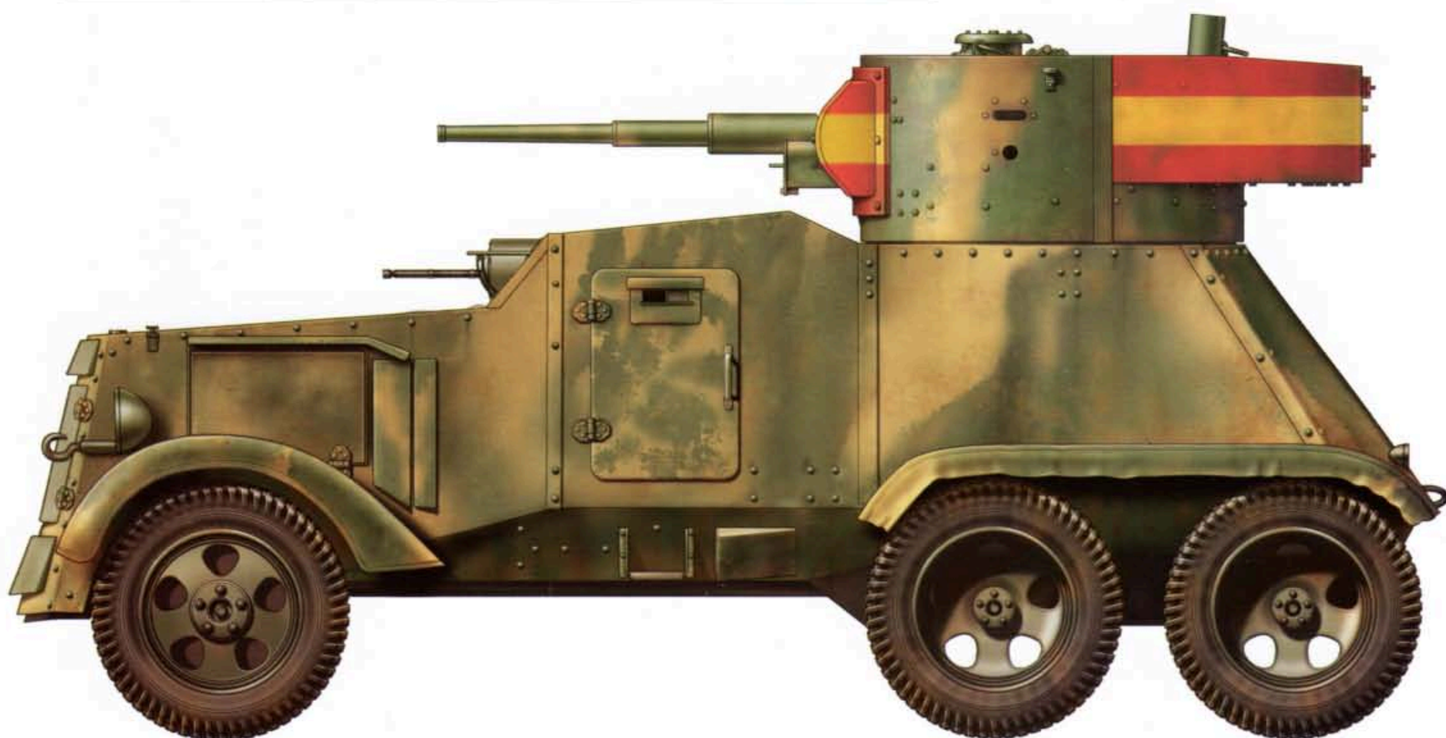
9 «**Historia del Ejército Popular de la República**», pág. 2174.

10 «**La Campaña de Cataluña**», pág. 32.

A estas alturas, la presencia en las unidades blindadas nacionales de vehículos tomados al enemigo era constante e inestimable. La imagen nos muestra un autoametralladora-cañón B.C. del *Raggruppamento Carristi* del C.T.V. y un T.26 de la 3.ª Sección de la 6.ª Compañía (círculo con las dos mitades blancas) del 2.º Batallón de la Agrupación de Carros de la Legión. Ambas unidades coincidieron en la cabeza de puente de Serós durante la concentración de medios para la ofensiva.

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

vez se decidieron a extremar las cifras porque a estas alturas tenían muy claro que ya no habría oportunidad de pagarlos. El caso es que Hidalgo de Cisneros obtuvo el crédito por 103 millones de dólares que importaba el total de los materiales solicitados y estos comenzaron a







Panzerbefehlswagen Ausf. B de mando. Muestra, en gran tamaño, el emblema de la Legión, pero parece carecer del numeral que los *Panzer* I llevaban pintado en la proa, tras el faro.

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

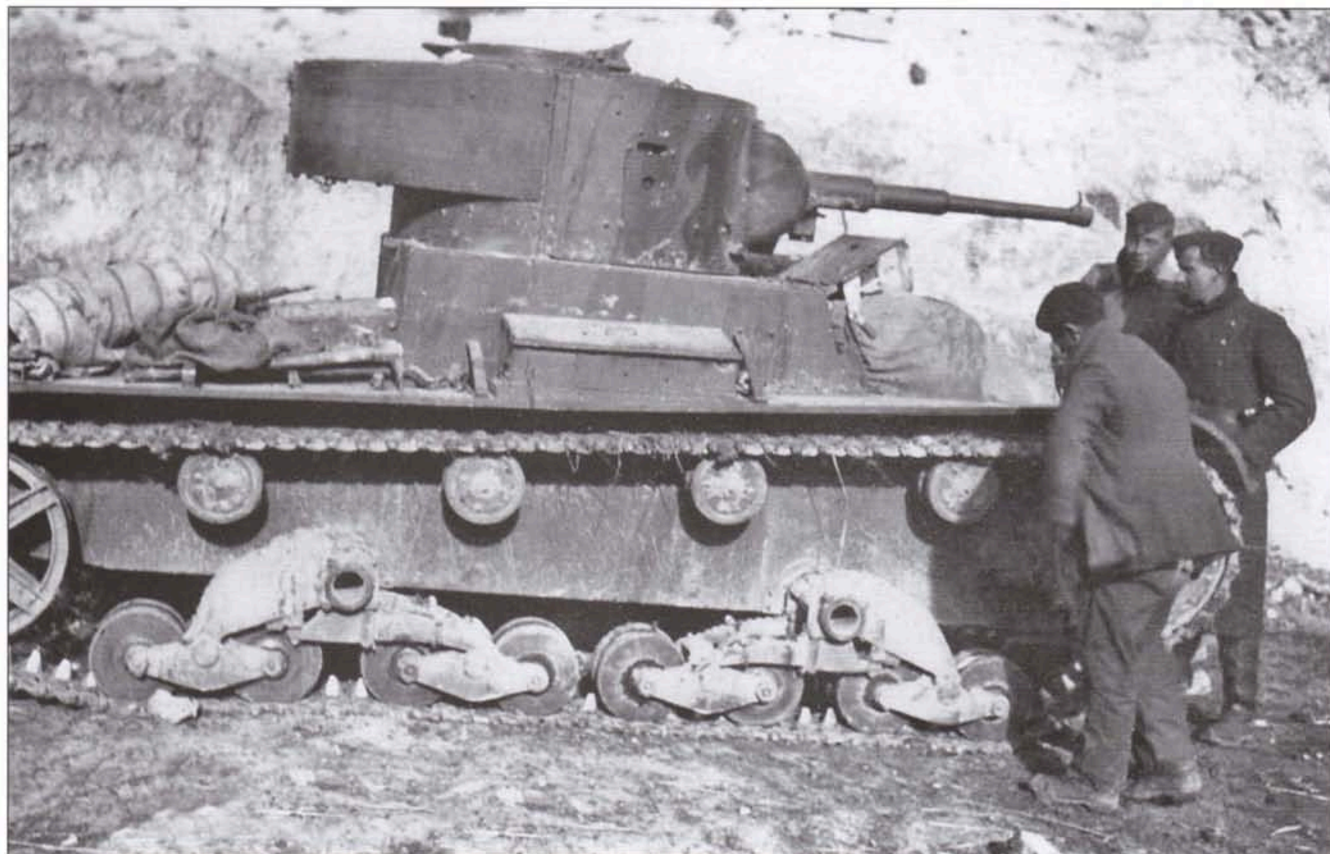
ser enviados en diversos mercantes a puertos franceses pero, como ocurrió con los *Panzer* I, llegaron tarde para la batalla, sin que lograran la mayor parte de los envíos cruzar la frontera española con Francia, siendo posteriormente devueltos a la U.R.S.S. e, incluso, algunas partidas, como ocurrió con la primera de carros –compuesta, según Gerald Howson[11], por *"40 tanques T.26"*–, ni siquiera hubo tiempo de embarcarlas en Murmansk.

T.26 tomado al enemigo e incorporado a la Agrupación de Carros de la Legión. Sin el concurso de estos carros/cañón el empleo de las unidades blindadas nacionales no hubiera podido efectuarse en modo alguno de la forma en que se llevó a cabo.

La ofensiva

Tuvo comienzo el 23 de diciembre, cuando rompían el frente los Cuerpos de Ejército de Urgel, del Maestrazgo, C.T.V. y de Navarra, mientras los de Aragón y Marroquí permanecían inmóviles a la espera de que la maniobra de los anteriores creara las circunstancias propicias para su intervención. En esta primera jornada solo actuarían los carros del *Raggruppamento Carristi,* que encabezaron la ruptura del frente efectuada por el C.T.V. desde la cabeza de puente de Serós, a cargo de las Divisiones *«Littorio»* y *«Flechas Negras»*, cada una de las cuales llevaba afecto un batallón de carros, que avanzaron una decena de kilómetros en territorio enemigo, rebasando Serra Grossa. El

11 «**Armas para España**», pág. 416.





El *Panzer* I con numeral 124 (1.ª Compañía, 2.ª Sección, 4.º carro, rombo con mitad superior roja e inferior amarilla) nos muestra el tren de rodaje absolutamente cubierto de barro como consecuencia del mal tiempo que presidió los primeros momentos de la ofensiva.

'parte' de Burgos de ese día 23 afirmaba que se habían capturado varios tanques, afirmación que no ha sido posible confirmar y que tiene todo el aspecto de una exageración alentada por la euforia del éxito. El 24, la compañía de carros afecta a *«Flechas Azules»*, alcanzaba el puente de Aytona; el Mando republicano decidía la entrada en línea de los Cuerpos de Ejército V y XV, que se hallaban en retaguardia, debiendo hacerlo el primero de ellos, reforzado con dos compañías de blindados, en dirección Borjas Blancas-Sarroca, mientras el XV, con dos batallones de blindados, debía contraatacar en dirección Granadella-Mayals. El día 25 comenzaban por fin a operar los carros del 2.º Batallón de la Agrupación de la Legión agregados al C. E. Ejército de Navarra que, al igual que el C.T.V., había roto el frente partiendo de la cabeza de puente de Serós y, más concretamente, a su 5.ª División; en cualquier caso, solo actuarían la 4.ª Compañía y una sección de la 6.ª, pues el resto de esta última y la 5.ª Compañía estaban aún intercambiándose carros entre sí para organizarse como unidades mixtas de *Panzer* I y T.26. Dicha 4.ª Compañía y la sección de la 6.ª avanzaron hasta el kilómetro 4 de la carretera a Llardecans, donde se enfrentaron a seis carros republicanos, de los cuales consiguieron incendiar uno, sufriendo la baja del legionario Pedro Ata, que resultó herido. En esa misma jornada, los carros del C.T.V. afectos a la División *«Littorio»* entraban en Grañena de las Garrigas, mientras los de *«Flechas Negras»* llegaban a las proximidades de Aspa. El 'parte' republicano del día 25 aseguraba que habían sido destrozados "*tres tanques extranjeros* (sic)" y, el del 26, que habían quedado inutilizados entre líneas otros "*cinco tanques italianos*"; Líster[12] se enardece y hace ascender a doce el número de carros que "*liquidaron en un momento*". El *Raggruppamento Carristi*, aparte de posibles pequeñas averías reparables, admite la pérdida, frente a Alfés, de tres carros –entre ellos, el del teniente Walter Pasella[13]–, uno de los cuales fue inutilizado con bombas de mano por el soldado Julián Anguís Vázquez, de la 9.ª Brigada (11 División del V C.E.), al que se ascendía a cabo y recompensaba con la Medalla del Valor en el Diario Oficial de 30 de diciembre. Ese mismo día 26, los carros de las Compañías 4.ª y 6.ª operaban con la 5.ª División en la zona de Los Masos, sufriendo tres bajas[14] y la pérdida de un *Panzer* I *Ausf.* B de la 4.ª Compañía. El 27, el 'parte' republicano se hacía eco de la captura de un carro alemán, que había quedado "*inutilizado entre líneas y del que el enemigo durante la noche retiró los cadáveres y documentación de los extranjeros* (sic) *que lo tripulaban*", y de otro italiano, muy probablemente, alguno de los que habían sido bajas en las jornadas anteriores, ya que el contraataque de los Cuerpos de Ejército V

12 «**Nuestra Guerra**», pág. 233.

13 El 5 de enero de 1939 se le otorgaba la Medalla de Oro al Valor.

14 Capitán Valentín Bulnes Alonso-Villalobos, alférez Pedro Santa Cruz Barceló y sargento honorario Francisco Muñoz Falante.



y XV había logrado frenar el avance del C.T.V. en la línea Aspa (ocupado el día 27) –el terreno frente a Cogull (sin ocupar) y Grañena (sin ocupar)– Albagés (sin ocupar; lo sería el 30). Al día siguiente, 28, la 4.ª Compañía de la Agrupación de la Legión y una sección de la 5.ª ocupaban Granadella y la ermita de San Antonio con la 5.ª División, combatiendo con carros enemigos de los que incendiaron dos, que el 'parte' de Burgos recogía, añadiéndoles un carro blindado, mientras que el republicano afirmaba que los destruidos eran "*dos tanques de los extranjeros* [...] *frente a nuestras líneas de Cugull*" y aún añadía otros dos "*tanques extranjeros* [...] *incendiados cerca de nuestras posiciones*" en el sector de Balaguer (en el párrafo siguiente veremos cual era el alcance real de esta última noticia). El 29, el C.T.V. intentaba, sin lograrlo, proseguir su avance, mientras cubría su flanco izquierdo con los blindados de la Compañía de Autoametralladoras –los Lanzia y los tomados a los republicanos–, a los que encomendaba la vigilancia de la zona pantanosa, originada por el desbordamiento provocado del canal de la Canadiense[15].

Este mismo día 28, se ponía en marcha el Cuerpo de Ejército de Aragón, una vez que la maniobra de los Cuerpos de Ejército de Urgel y el Maestrazgo hubiera desbordado su flanco izquierdo. La División 53 efectuaba su particular ruptura desde la parte norte de la cabeza de puente de Balaguer, con el apoyo de las Compañías 1.ª, 2.ª y 3.ª del 1.er Batallón de la Agrupación de Carros de la Legión. La 1.ª tomaba las alturas al este de la carretera Balaguer-Camarasa; la 2.ª ocupaba las posiciones al oeste de dicha carretera, hasta el kilómetro 5, y la 3.ª se hacía con las situadas a la izquierda de la carretera Balaguer-Cubells. La jornada se saldó para dicho 1.er Batallón con un muerto y ocho heridos[16] –además de otro herido, el teniente Juan José Jiménez Izquierdo, de la Plana Mayor de la Agrupación–, el *Pánzer* I n.º 231 perforado por antitanque y averías en los *Panzer* 211 y 221 y en el T.26 n.º 232, cuyo cañón explotó. El 29, la 1.ª Compañía ocupaba la cota 340, batía con su fuego la 320 y alcanzaba el camino de Camarasa a Cubells; la 2.ª, por su parte, tomaba las cotas a la izquierda del km 7 de la carretera Balaguer-Camarasa; el Batallón se adjudicó la captura de un cañón anticarro inutilizado y tuvo catorce

15 Luigi Romersa. «**La Batalla de Cataluña. Un Punto de Vista Italiano**». Trabajo escrito siguiendo el diario del general Gambara y publicado en la revista **Defensa**, n.º 106, pág. 60.

16 Sargento Moisés Filgueira Filgueira, muerto, teniente Ismael García Romeu, sargento Rufino de la Fuente Miguel, cabo Aurelio Juan García, legionarios Pedro Sánchez Jiménez, Manuel García Morlan, Francisco Corrales Bolledo, Dionisio Neira Méndez y Francisco Castro Crispín, heridos.

heridos[17] y dos carros con averías en motor y tren de rodaje: el *Panzer* n.º 214 y el T.26 n.º 235, ambos de la 2.ª Compañía.

En el ala sur de la ofensiva actuaban con la 5.ª División la 4.ª Compañía y una sección de la 6.ª del 2.º Batallón de Carros, tomando parte el día 29 en la consecución del llamado "*objetivo n.º 45*" y combatiendo con carros enemigos de los que consiguieron incendiar dos[18]. El 30, la División «Flechas Negras» acusaba el ataque a su flanco izquierdo de la 16 División republicana (XII C.E.) con acompañamiento de carros mientras la 4.ª Compañía y una sección de la 5.ª de la Agrupación de la Legión persistían en su apoyo a la 5.ª División, capturando una ambulancia y teniendo un carro T.26 perforado por fuego de antitanque y cuatro heridos, tres de ellos, los tripulantes del tanque alcanzado, dos de los cuales –el sargento Fidel Rivero Ruiz y el cabo Benito García Rocío– lo fueron al retirar al conductor del mismo[19]. Al día siguiente, 31, entraban en Pobla de Granadella.

En cuanto al 1.er Batallón, su 1.ª Compañía ocupaba el 30 varias posiciones –entre ellas, la cota 382– sobre el camino de Camarasa a Cubells, llegando a las proximidades de esta última localidad, a la que, igualmente, se aproximaba la 3.ª Compañía. El *Panzer* I n.º 151 de la 1.ª Compañía fue alcanzado e inutilizado por fuego de artillería

Carros *Panzer* I de la 2.ª sección de la 4.ª Compañía (círculo con la mitad superior roja y la inferior amarilla) atraviesan un pueblo catalán en medio del barrizal en que había convertido la zona el temporal reinante... (Bundesarchiv 146-1968-048-14.)



Los tripulantes de un autoametralladora ZIS/3HC se entregan a los nacionales junto con su vehículo, aparentemente en servicio.

17 Alférez Pedro Lacave Patero; sargentos Vicente Sáez Sáez (honorario), Carlos Muñoz García y Manuel Espinosa Suárez, cabos Juan Donato Tacoronte, Antonio Diana Vega (honorario), José Periáñez Santos y Secundino González Osa; legionarios Benito del Cerro Velasco, José López Rodríguez, Manuel Ramos Pomares, Bernardo Gutiérrez Santana y Félix García Gárate, y guardia civil Julián de los Ríos Castillo.

18 Según el Diario de Operaciones de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión. El 'parte' nacional aseguraba que se habían tomado "*dos tanques rusos en buen estado y uno incendiado*".

19 Los otros dos heridos fueron el cabo Emilio Huertas Labrador y el legionario Antonio Tejero Alonso.







Izquierda: ... barrizal que provocaría numerosos atascos como el de este camión White *Model* 722, al que trata de dar remolque un *Panzer* I *Ausf.* B de la 2.ª Sección de la 5.ª Compañía (círculo con las dos mitades amarillas).

Centro: *Panzer* I *Ausf.* A con numeral 623, de la 2.ª Sección de la 6.ª Compañía (círculo con la mitad superior blanca y la inferior amarilla)

enemiga, pereciendo sus dos tripulantes, que se unían así a las otras ocho bajas –dos muertos y seis heridos– que tuvo en la jornada el 1.er Batallón[20]. El 'parte' nacional de ese día 30 se apuntaba la captura de un tanque. El día 31, se hacía cargo del mando, en comisión, de la 1.ª Compañía el capitán Víctor Felipe Martínez, mientras la 2.ª y la 3.ª entraban en Cubells con la 53 División, la segunda de ellas tras haber efectuado un reconocimiento hasta el km 17 de la carretera Balaguer-Cubells. El batallón tuvo en esa última jornada de 1938 un herido –el sargento Cándido Sol González– y la 2ª Compañía se apoderaba un carro enemigo, sin duda, uno de los dos que el 'parte' de Burgos aseguraba habían sido capturados.

El primer día de 1939 la 1.ª Compañía de la Agrupación de la Legión cambiaba de dependencia y pasaba a apoyar a la 82 División del Cuerpo de Ejército del Maestrazgo, que avanzaba a su izquierda, a vanguardia (SE) de Cubells, ocupando la cota 491, mientras la 2.ª Compañía actuaba al norte de dicha población en apoyo de la 53 División del C.E. de Aragón. El 'parte' nacional recogía la captura de un "*tanque ruso*"[21]. El 2 de enero la 1.ª Compañía, a la que se había sumado la 3.ª, continuaba progresando al Este de Cubells con la 82 División, tomando las cotas 492 y 483, y sufriendo tres heridos[22] y la pérdida del *Panzer* n.º 321, alcanzado por fuego de artillería. El día 3, la compañía actuante era la 2.ª que, con la 82 División, ocupaba las cotas 404 y 489 (Picotortas), al este de Monclar –con lo que cortaba la carretera de Artesa de Segre a Montblanc–, capturando "*un coche blindado*" –que el 'parte' de Burgos transformaba en "*un tanque ruso*"– y resultando perforado por disparo de antitanque el T.26 n.º 232, en el que perecía el cabo José Cabrera Nitete y resultaba herido el soldado Pedro Rivera Rodríguez.

Entre tanto, en el ala sur de la ofensiva, se ponía en marcha el 1 de enero el C.E. Marroquí, cruzando su 13 División el Ebro por Flix en dirección a Palma del Ebro y Bisbal de Falset, aunque no seguiremos sus movimientos, pues carecía de apoyo blindado. En realidad, el 2.º Batallón de la Agrupación de la Legión, presente en la zona, continuaba empeñado en reconstruir sus compañías 5.ª y 6.ª con los materiales enemigos capturados, que febrilmente trataban de poner en uso las Compañías de Talleres y el Servicio de Recuperación; solo estaba en condiciones de operar la 4.ª Compañía y así lo haría el día 1 con la 5.ª División de Navarra desde Llardecans, sobre la carretera de Pobla de Granadella, llegando al km 21, donde

Arriba y abajo: 11 de enero de 1939. Columna de carros de la 4.ª Compañía del 2.º Batallón de la Legión aparcada en las proximidades del Pont Vell, en Montblanc. La foto superior nos muestra al T.26 con numeral 434 y la inferior a los *Panzer* I con numerales 412 y 431.



20 Legionarios Jesús Ramos Castellanos, Gregorio Gómez Jiménez, Tomás Herrero Guerrero y Fausto Vaco Mayoral, muertos. Capitán Rafael Miranda Barredo; tenientes Felipe de Juan de Juan y Pedro Ternero Sagardoy; sargentos Rafael Ruiz Vázquez (honorario) y Valentín Rodríguez Exojo y legionario Manuel Barros, heridos.

21 Ese mismo 'parte' daba cuenta de un contraataque llevado a cabo en el frente de Levante contra una serie de posiciones –entre ellas, el Castillo de Vall de Uxó– tomadas por los nacionales el día anterior, 31 de diciembre, en el que se emplearon "*artillería, un tren blindado y carros, siendo rechazados con grandes pérdidas*".

22 Alférez Agustín Fernández Pery, cabo David Carballo Vázquez y soldado Manuel Ramos Pomares.







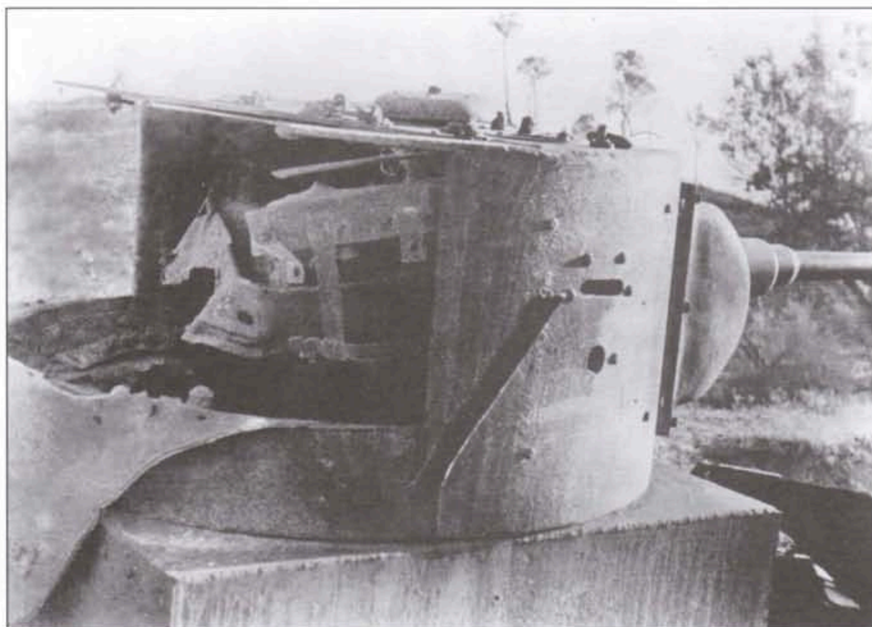
Carros nacionales de la 5.ª Compañía se cruzan con una columna de tropas del C.T.V. Las imágenes nos muestran a un *Panzer* I de la 2.ª Sección (círculo con las dos mitades amarillas) y a un T.26 de la 3.ª.

quedó detenida por una voladura de la calzada, resultando heridos el alférez Agustín Fernández Pery y el legionario Miguel Landeta Mendizábal. Al día siguiente, 2, superada Pobla de Granadella en dirección a Ulldemolis, tomaba parte en la ocupación de Loma Alta (cota 794) tras duro combate, en el que sufrió fuego de artillería y carros enemigos que le causaron dos heridos[23].

El día 3, el C.T.V., despejado su flanco derecho por la ocupación de Granadella y Pobla de Granadella por parte de la 5.ª División de Navarra, rompía el frente en la zona de enlace de los Cuerpos de Ejército V y XV, republicanos, superando el canal de Urgel que, con todos sus puentes destruidos, suponía un obstáculo importante; sus carros sobrepasaban el vértice Fosca (cota 425), próximo a la carretera de Albagés a Castelldans, y llegaban a las inmediaciones de esta localidad en medio de duros combates que costaron la pérdida de algunos carros –el del capitán Ugo Bellini entre ellos–, pereciendo el subteniente Zambrini. El día 4, ya anochecido, los carros del *Raggruppamento* entraban en Castelldans y, el 5, en Borjas Blancas, sufriendo la pérdida de otros tres carros; los carristas del *Raggruppamento* tuvieron que asumir la defensa de esta última localidad hasta la llegada de la infantería de «*Flechas Negras*», que marchaba retrasada. La misión de esta División era, en realidad, el proporcionar cobertura al flanco izquierdo del despliegue, por lo que le fueron afectados los blindados que se hallaban en él, con los cuales ocupaba Juneda. El día 6, entraban los carros en Vinaixa y, en la noche del 6 al 7, el avance de estas unidades provocaba el abandono por parte de las tropas republicanas de las posiciones establecidas, desde hacía nueve meses, frente a la ciudad de Lérida, en la orilla oriental del Segre.

Por su parte, en el ala norte de la maniobra, proseguía imparable el avance. Los carros de la 1.ª Compa-

23 Los legionarios José Mata Mata y Julián Pavón Jarrones.



14 de enero de 1939. Carro T.26 capturado por los nacionales seriamente impactado... Aun así, muy útil para su "canibalización". (Bundesarchiv 183-2008-1215-508.)

ñía de la Agrupación de la Legión ocupaban el día 4, con la 82 División, las alturas –cotas 449, 441 y 425– de Sierra Llarga[24], mientras la 2.ª Compañía rodeaba Tudela del Segre y se apoderaba de las alturas al este de la localidad. El 5, las Compañías 1.ª y 3.ª participaban con la 82 División en la ocupación de Tudela, capturando un blindado y, el 6, lo hacía la 2.ª con las de Monclar y sur de Tudela (Sierra del Señor-cota 524), en apoyo del 9.º Batallón de Mérida, de la citada División. La resistencia enemiga había sido desfondada y batidas las mejores tropas del G.E.R.O.; en realidad, la batalla quedaba decidida. Las operaciones que tuvieron lugar durante el mes que aún faltaba para finalizar la ocupación de Cataluña no serían otra cosa que la explotación del éxito, quedando los republicanos incapaces ya de conformar una línea de resistencia sólida, reducidos a la realización de contraataques locales, golpes de mano y destrucción intensiva de las vías de comunicación con la única idea de ganar tiempo. A partir de estas fechas, los avances de los carros se efectuarían fundamentalmente

14 de enero de 1939. Un carrista italiano conversa, al pie de su C.V. 35 IIº Tipo, con el personal de una emisora de campaña del C.T.V. (Bundesarchiv 183-2008-1215-509.)

24 Resultó herido el legionario Juan Sánchez López.



Carri veloci del C.T.V. –uno de ellos, lanzallamas– avanzando a través de un viñedo en el frente de Cataluña. (Bundesarchiv 183-2008-1215-506.)

sobre la red viaria en operaciones rápidas con carácter propio de la caballería.

El 7 de enero, las Compañías 1.ª y 2.ª y una sección de la 3.ª apoyaban a la 82 División en la ocupación de Donzell y sur de Tudela de Segre; el carro del sargento Felicísimo Pombo Souto –conductor soldado Servando Sáinz Gutiérrez y cargador cabo Pedro Canedo Díez– se enfrentó a cuatro carros enemigos, alcanzando con sus disparos a uno de ellos y poniendo en fuga a los restantes. El día 8, la 1.ª y la 3.ª Compañías se trasladaban al km 6 de la carretera de Agramunt y, al siguiente, las tres compañías del 1.er Batallón se apoderaban de las alturas próximas al km 8 de la misma; ocupadas las de la derecha, tras duro combate, por las Compañías 1.ª y 2.ª y las de la izquierda por la 3.ª, resultando incendiado el T.26 n.º 235 de la 2.ª y sufriendo el Batallón dos muertos y seis heridos[25]. El día 10, operaba la 1.ª Compañía contra las trincheras que defendían Mafet, en un combate que le causó tres heridos[26], siendo alcanzado por disparo de antitanque el *Panzer* I n.º 212. El 11, las Compañías 1.ª y 3.ª ocupaban el pueblo y cementerio de Mafet y las cotas 347 y 352, con la Agrupación del teniente coronel Liniers, de la 82 División, teniendo un muerto y un herido[27] y capturando dos anticarros de 37 mm, probablemente, Bofors. Los 'partes' republicanos que, desde hacía tiempo venían informando de cómo eran rechazadas las tropas enemigas, invariablemente "*extranjeras*" o "*al servicio de la invasión*", con una insistencia que vista desde nuestra perspectiva actual resulta grotesca, se dedicaban en estos días a recoger éxitos imaginarios o distorsionados. El del 9 de enero aseguraba que "*en el sector de Artesa de Segre* –que había sido ocupada el día 4 por la 1.ª División que, como sabemos, no disponía de apoyo blindado– *han sido repetidamente rechazados los ataques de las fuerzas al servicio de la invasión, apoyados por tanques italianos* [...] *el enemigo hubo de replegarse* [...] *dejando en nuestro poder un tanque destrozado*" y, el del día 10 afirmaba que "*en la zona de Artesa de Segre* [...] *las fuerzas al servicio de la invasión*" habían perdido "*cinco tanques, que quedaron destrozados* [...] *y un tanque "Vickers", capturado por los soldados españoles en perfecto estado*". La incongruencia no podía ser mayor: los antiguos milicianos del ¡Viva Rusia!, que ahora eran "*soldados españoles*", capturaban un carro soviético a las fuerzas del

25 Legionario Eduardo Suárez Díaz y soldado Desiderio Alesanco Villar, muertos, y sargentos César del Busto Palacios y José Caneda Panadero, legionario Benito del Cerro Velasco, soldados Alberto Comesaña González y Amado López Torre y guardia civil Tomás García Fuentes, heridos.

26 Alférez José García Higuero, sargento Dionisio Jiménez Terrón y cabo Domingo Santana Batista.

27 Legionario Teodoro López Martín, muerto, y cabo Enrique Peña Morera, herido.



Avance de la infantería del C.T.V. durante la campaña de Cataluña con el apoyo inmediato de los carros del *Raggruppamento Carristi*. (Bundesarchiv 183-E20641-18a.)

¡Arriba España!, que ahora eran "*invasores italo-germanos*". Cierto que las tropas nacionales habían perdido el día 9 un T.26 (un Vickers) –que era con los que, tomados al enemigo, mantenía operativas sus fuerzas blindadas– y el 10 había sido alcanzado un *Panzer* I, de suerte que los citados boletines republicanos no acertaban ni en los modelos, ni en el número, ni en el lugar, pues estos hechos habían ocurrido en las proximidades de Mafet-Agramunt, 11 kilómetros al sur de Artesa de Segre. Extraña manera de informar... ¿o no era precisamente informar lo que se pretendía?

Por su parte, el 2.º Batallón de Carros, que en buena parte no estaba en condiciones de operar, como sabemos, actuaba el 7 de enero con su 4.ª Compañía dividida en dos secciones –afecta una a la 5.ª División y otra a la 12, ambas del C.E. de Navarra–, ocupando la segunda de ellas el pueblo de Vilanova de Prades. El 9, operaban por la carretera de Esplugas, llegando al km 12, donde quedaron detenidos al encontrar un puente volado. Ese mismo día, los *carri veloci* del C.T.V. entraban en Miralcampo, donde enlazaban con la 54 División del C.E. de Aragón, en Torregrossa y en Arbeca. El 11, la 4.ª Compañía de la Agrupación de la Legión ocupaba Montblanc junto con la 5.ª División de Navarra; trataría de proseguir el avance, pero fue detenida por la voladura de un puente sobre el Francolí, a la salida de la población, justamente cuando iban a cruzarlo; la pieza anticarro que la acompañaba inutilizaba dos carros enemigos. Se incorporaba a este frente la 5.ª Compañía de la Agrupación de la Legión que ya operaba al siguiente día 12 en apoyo de la 4.ª División de Navarra, ocupando la loma que domina el pueblo de Barberá, teniendo un muerto y cuatro heridos[28]; el 'parte' de Burgos registraba la captura de un carro ruso con su personal. El 13, la 5.ª Compañía ocupaba una serie de posiciones a lo largo de la carretera de Barberá a Cabra, mientras la 4.ª entraba en Lilla, donde volvería a ser frenada por la voladura de un puente; en esa situación hubo de enfrentarse a un grupo de carros enemigos a los que obligó a retirarse con el apoyo de un cañón anticarro; el 'parte' nacional contabilizaba cuatro blindados entre el material capturado. Al día siguiente, 14, la 5.ª Compañía ocupaba Cabra del Camp y la 4.ª Valls, siendo herido el cabo Amancio Carrasco Rodríguez.

En ese mismo día 14, la 2.ª Compañía del 1.er Batallón del *Raggruppamento Carristi* avanzaba por la carretera de Valfogona a Santa Coloma de Queralt, quedando averiado entre las dos líneas el carro del capitán Oswaldo Arpaia; la sección del teniente Mario Ricci trató de prestarle auxilio, pero dos de sus carros volcaron en un barranco, pereciendo en uno de ellos el sargento Guerrino Rossi, al tiempo que los dos oficiales citados y los

28 Legionario Antonio Amat García, muerto, y teniente médico Isaac Nogueras Cabezalí y legionarios José Rodríguez Sánchez, Roberto Mata Valls y Miguel Seguí Rogel, heridos.



Carro T.26 de la 2.ª Sección de la 2.ª Compañía, como evidencia el símbolo del rombo con las dos mitades amarillas.

soldados Marino Bolgioni, Nello Mangiocapra y Piacentino Monelli eran tomados prisioneros; pese a ello, los *carri veloci*, junto con la División *«Littorio»*, tras haber efectuado un avance de 14 kilómetros, entraban durante la noche en Santa Coloma donde estuvieron a punto de capturar al Estado Mayor del V C. E., con su jefe, el teniente coronel Enrique Líster, que logró abrirse paso amparándose en las sombras y el desconcierto. Líster que, entre otras muchas cosas, anda muy flojo en el tema de las fechas, nos hace un relato algo diferente, según el cual fue "*el 15 de enero*" cuando los italianos, precedidos por quince tanques (el 'parte' republicano asegura que eran trece) fueron detenidos por el soldado Celestino García Moreno, de la 9.ª Brigada de la 11 División, que con bombas de mano destrozó tres carros e hizo huir a los otros doce y fue tres días más tarde, el 18, cuando "*otra unidad italiana de tanques*" consiguió por fin entrar en Santa Coloma, de donde pudo huir con su Estado Mayor escabuyéndose entre los carros, arrojándoles bombas de mano que destruyeron, de paso, nada menos que otros cuatro[29]. Lo que no nos cuenta Líster es la suerte de los cinco italianos prisioneros de la que debía tener alguna noticia, pues fueron, con toda probabilidad, fuerzas de su C. E.[30] las que los asesinaban, junto con el obispo de Teruel y otros prisioneros civiles y militares hasta un total de cuarenta y dos en las cercanías de Pont de Molins un mes más tarde, durante su repliegue hacia la frontera francesa[31].

En el ala norte de la maniobra, las Compañías 1.ª y 2.ª del 1.er Batallón de la Agrupación de la Legión entraba el 12 de enero con la 82 División en Agramunt, capturando la segunda de ellas un carro ruso. Dichas dos compañías cedían al día siguiente sendas secciones a

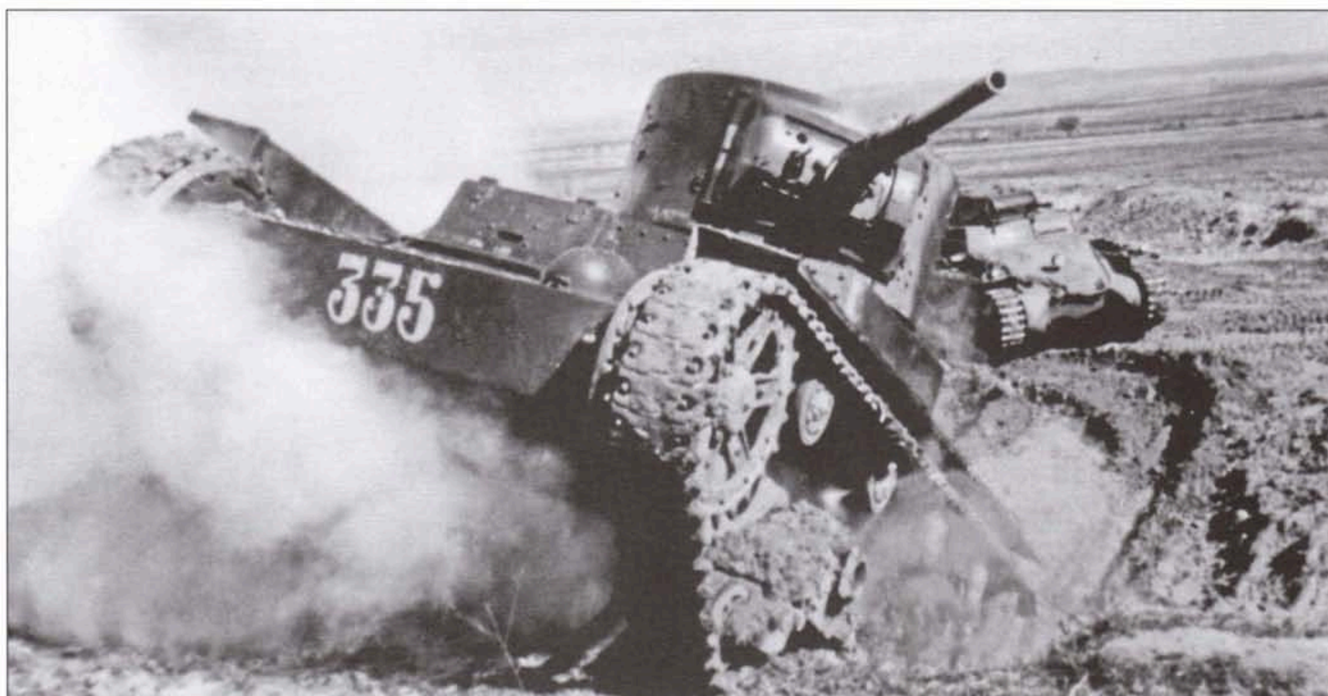


Misa de campaña en la que se utiliza como altar la proa de un carro soviético de la 1.ª Sección de la 3.ª Compañía (rombo con la mitad superior blanca y la inferior roja) del 1er Batallón de la Agrupación de Carros de la Legión.

29 Ob. Cit., pág. 235.

30 Quien desee profundizar en este tema puede encontrarlo tratado seriamente por Rafael Casas de la Vega en «**Teruel**», págs. 261-281 y 301-308.

31 Algunos autores afirman que el teniente Ricci había sido fusilado sobre el terreno inmediatamente después de ser capturado (ver José Luis de Mesa. Ob. cit., pág. 142), lo que parece confirmar la fecha de la concesión de la Medalla de Oro al Valor que le fue otorgada el 16 de enero de 1939.



Espectacular remontada de un talud por parte del T.26, con numeral 335 (5.º carro de la 3.ª Sección de la 3.ª Compañía).







la 3.ª, de su mismo Batallón, con el objeto de mantener una dotación homogénea en las tres unidades. Ese mismo día 13, la 2.ª Compañía operaba sobre la carretera de Agramunt a Tárrega, ocupando las alturas inmediatas a la misma entre los kilómetros 16 y 19, sufriendo dos heridos[32], y al siguiente día 14 participaban las Compañías 1.ª, 2.ª y 3.ª en la toma de los pueblos de Ossó de Sió y Bellver. El 15, la 1.ª Compañía ocupaba, con la 1.ª División de Navarra los pueblos de Aranyó y Riber, así como las alturas (cotas 432, 435, 439) situadas en el del punto kilométrico 11,2/11,4 de la carretera Guissona-Tárrega, avance este veloz y profundo que, no obstante quedaría empalidecido por el espectacular efectuado sobre Tarragona en el ala sur de la maniobra.

Secuencia fotográfica de un T.26 republicano capturado por los nacionales en estado de considerable deterioro, lo que no le libraría de la inevitable curiosidad de los miembros de la Cóndor.

Una vez ocupado el día 13 el Coll de Lilla, en la Sierra de Miramar, el Campo de Tarragona quedaba abierto a la penetración de la 5.ª División de Navarra, ya sin obstáculos naturales de importancia. Aprovechando esta circunstancia, habida cuenta

32 Los cabos Jaime Salva Cardel y Vicente López Tortajada.





Como ha venido repitiéndose, el C.T.V. disponía de un grupo de blindados tomados al enemigo –como el ZIS/3HC que nos muestra la imagen– que empleaba en la cobertura de los flancos de las unidades de infantería o en la constitución de pequeñas columnas *celere* destinadas a la explotación del éxito. (Biblioteca Nacional.)



.Los carros de la 4ª Compañía –como éste *Panzer* I *Ausf.* B, con el círculo rojo que lo identifica como el carro de mando de la misma– constituyeron la vanguardia de la 5.ª División de Navarra en su espectacular avance desde Valls a Tarragona el 15 de enero de 1939.

que las fuerzas republicanas habían quedado batidas en el paso de la sierra, hemos visto como dicha gran unidad ocupaba el día 14 Valls con el apoyo de la 4.ª Compañía de la Agrupación de Carros de la Legión: el camino hacia Tarragona quedaba libre; sobre manera porque el C.E. Marroquí también avanzaba velozmente hacia la plaza desde el SE con sus divisiones en Hospitalet (Don. 105), Pratdip (Don. 13) y Pradell (Don. 50). La 5.ª División partía desde la zona de Valls llevando en vanguardia la 4.ª Compañía de Carros y baterías antiaéreas de la Legión *Cóndor*; a las 09:00 h ocupaban Vallmoll, poniendo en fuga al enemigo que, al retirars,e volaba el puente sobre el Torrent de Vallmoll, debiendo la columna franquearlo por un vado, algo que complicó la marcha de las baterías antiaéreas pesadas, que se encontraron así en dificultades para sostener el ritmo del avance, por lo que se dispuso fueran reemplazadas por las baterías ligeras 4.ª y 5.ª de la *Cóndor*, armadas con piezas automáticas FlaK 30 de 20 mm y FlaK 18 de 37 mm, bajo el mando conjunto del teniente Stubbe[33].

33 Luis M.ª Mezquida y Gené. «**La Batalla del Ebro. Asedio de Tortosa y Combates de Amposta**...», pág. 174, que sigue el relato del comandante A. Kropp, afecto a la Legión *Cóndor*, publicado en el n.º 47 de la revista berlinesa «***Ilustrierter Beobachter***» en noviembre de 1939. Sin embargo, otros autores (Jesús Salas Larrazábal «**La Guerra de España desde el aire**», pág. 395 y «**Guerra Aérea. 1936/39**», IV, pág. 140; Kart Ries y Hans Ring «***The Legion Condor***», pág. 209...) aseguran que fue solo



Los tripulantes del *Panzer* I *Ausf.* A con numeral 511 (1.er carro de la 1.ª Sección de la 5.ª Compañía –círculo con la mitad superior amarilla y la inferior roja–) se dedican a su recorrido rutinario, ante la curiosidad de unos militares alemanes. Al fondo, arrimado a la pared de la casa, un anticarro Pak 35/36 de 37 mm.

Reanudado el avance, se produjo un conato de resistencia republicana al amparo de unas alturas a la izquierda de la carretera, que obligó a desplegar a la 1.ª Bandera de Falange de Navarra, cuya 2.ª Compañía inició un movimiento envolvente ante el cual el enemigo comenzó a retirarse[34] perseguido por los carros y el fuego de los antiaéreos ligeros, que se incorporaban tras haber superado asimismo el obstáculo de Vallmoll. La marcha, a partir de ese instante ya no encontró dificultades de importancia y fue tan rápida que logro superar sin contratiempos los últimos puentes antes de alcanzar Tarragona sin dar tiempo a su voladura, para la que estaban preparados; una vez en el interior de la plaza, los carros se dirigieron por el Balcón del Mediterráneo hacia la carretera de Barcelona para hostigar a las tropas enemigas que huían.

La marcha hacia Tarragona fue igualmente acompañada por una columna *celere* del C.T.V., compuesta por el batallón de *arditi* y algunos carros, a las órdenes del coronel Pace. Como es sabido, los italianos tenían especial interés en figurar en las conquistas de las

batería, a las órdenes del primer teniente Wilhelm Deventer, la que acompañó el avance.

34 Héctor Colmegna. «**Diario de un médico argentino en la Guerra de España. 1936-1939**», pág. 231.

Superadas las primeras resistencias, el avance nacional por Cataluña comienza a tomar el aspecto de una marcha triunfal. Los vencedores aprovechan para organizar actos patrióticos y desfiles en las localidades que van ocupando, como este que presiden los generales Saliquet y Gambara encaramados, a guisa de improvisada tribuna, en sendos carros C.V.33 II° Tipo.

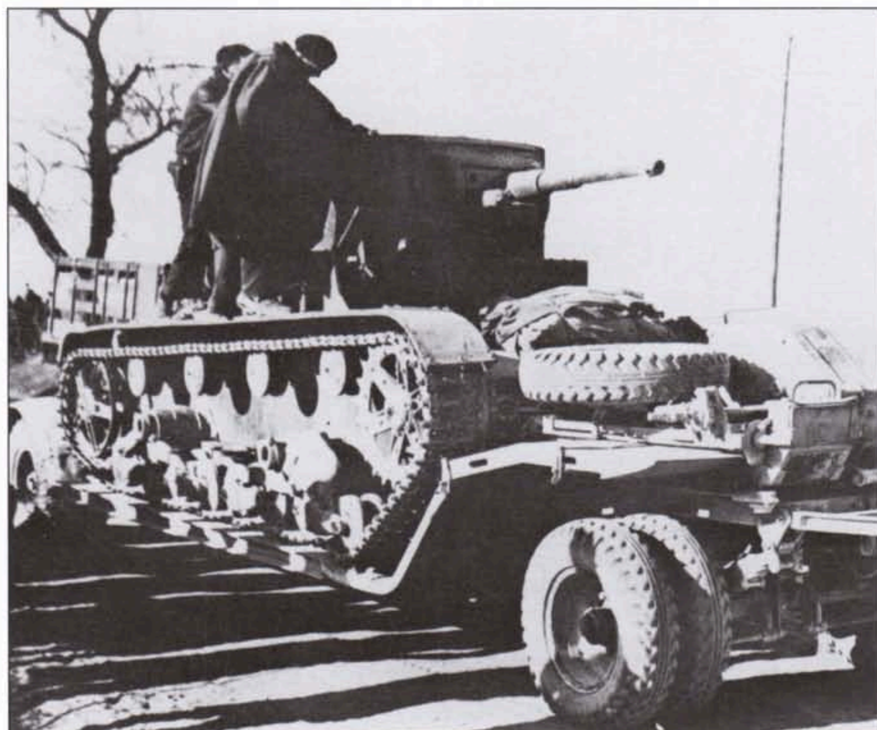




Los carros de mando de compañía –al menos, los del 2.º Batallón, como este Pz.I Ausf. B de la 4.ª–, aparte de la M –bien pintada directamente, bien sobre el símbolo táctico correspondiente–, mostraban un numeral que finalizaba en 0 (número de carro) adjudicado a una sección inexistente: en este caso, la 5.ª.

grandes ciudades españolas, que asumían como propias, deseo esteal que el Alto Mando nacional solía acceder. En este caso, cuando el día 6 habían ocupado Borjas Blancas consideraron que Tarragona se les ofrecía como objetivo natural, siendo así que les causó un cierto disgusto la orden que recibieron de orientar su avance hacia el noreste en dirección a Santa Coloma de Queralt. Ocho días más tarde, cuando Tarragona estaba a punto de ser ocupada por las tropas nacionales, no se resignaron a ser privados de representación en tal suceso y enviaron la columna citada, que según José Luis Infiesta[35] fue la primera que entró en la ciudad. A lo que parece su actuación fue algo más que simbólica pues, en opinión de Martínez de Campos[36] "*amenazó lo suficiente para que el Cuerpo Marroquí no hallara demasiada resistencia, y entrara fácilmente en la ciudad*". Entre tanto, la 5.ª Compañía de la Agrupación de la Legión operaba en ese mismo día 15 en dirección a Pla de Cabra (actualmente, Pla de Santa María), alcanzando el cruce de la carretera a Igualada, donde fue objeto del fuego artillero enemigo. El 2.º Batallón de la Agrupación sufría una baja en esta jornada[37].

T.26 republicano capturado, embarcado ya en una plataforma portacarros Sd.Ah 115 con destino, sin duda, a los talleres donde se procederá a su puesta en servicio.



El 15 de enero, el Mando nacional publicaba una estadística de los 'éxitos' obtenidos durante los veinticuatro días transcurridos desde el inicio de la ofensiva sobre Cataluña que contabilizaba la captura de 33 tanques y 11 "*automóviles blindados*".

Por su parte el 1.º Batallón de la Agrupación proseguía igualmente su avance: la 2.ª Compañía, agregada al Cuerpo de Ejército del Maestrazgo, ocupaba Cervera el 16, resultando herido el legionario José Antonio Gómez Carrero; uno de sus carros quedó averiado por la explosión de una mina a la entrada de la población, si bien pudo ser retirado por el carro tripulado por los soldados Luis Pérez Ochoa y Manuel Losada Martínez. Al día siguiente, la 3.ª Compañía, con la sección de la 2.ª, que tenía agregada, y la 1.ª Compañía participaban con el Cuerpo de Ejército del Maestrazgo en la ocupación de los pueblos de Pomar, San Antolí, Vilanova y Monmaneu, combatiendo con carros enemigos, uno de los cuales fue alcanzado por los disparos del carro tripulado por el cabo Pedro Canedo Díaz y el soldado Mariano

35 «**Los Carros Italianos en la Guerra de España**», en revista *Medios pesados*, n.º 6, pág. 26.

36 «**Ayer**», pág. 179.

37 El legionario Miguel Brito Caballer, que resultó herido.





La curiosidad del personal alemán en relación a los medios acorazados capturados –como es el caso de esta pareja de T.26 republicanos– no se había agotado pese a que estas alturas de la guerra los tales T.26 tenían que resultarles de sobra conocidos. (SHYCEA.)

Zardoya Pérez; resultaron heridos el sargento (honorario) Aniceto Gamucio Alonso y los legionarios Cirilo Miguel Vilamuza y Antonio Arroyo Alcántara.

Ese día 17, emprendía el C.T.V. su avance hacia Igualada, alcanzando al anochecer los carros del *Raggruppamento*, el km. 14 de la carretera que desde Aguiló discurre hacia dicha población.

El día 18, la 2.ª Compañía de la Agrupación de Carros ocupaba La Panadella con la 7.ª Bandera de la Legión, de la 1.ª División (Cuerpo de Ejército del Maestrazgo). El 19, la 3.ª Compañía, actuando con la 84 División sobre la carretera de Monmaneu a Calaf, entraba en los pueblos de Segur y San Martín de Sasgayolas, operación esta en la que pereció el legionario Rafael Ortega Luque; seguidamente, se desplazaba a San Guim de la Plana para reunirse con las otras dos compañías del batallón.

En ese mismo día 19, en el flanco sur del despliegue, operaba el 2.º Batallón de la Agrupación.





Autoametralladora-cañón B.C., con torre para cañón de 37 mm abandonado en una carretera catalana. Ilustración: Luis Fresno Crespo.

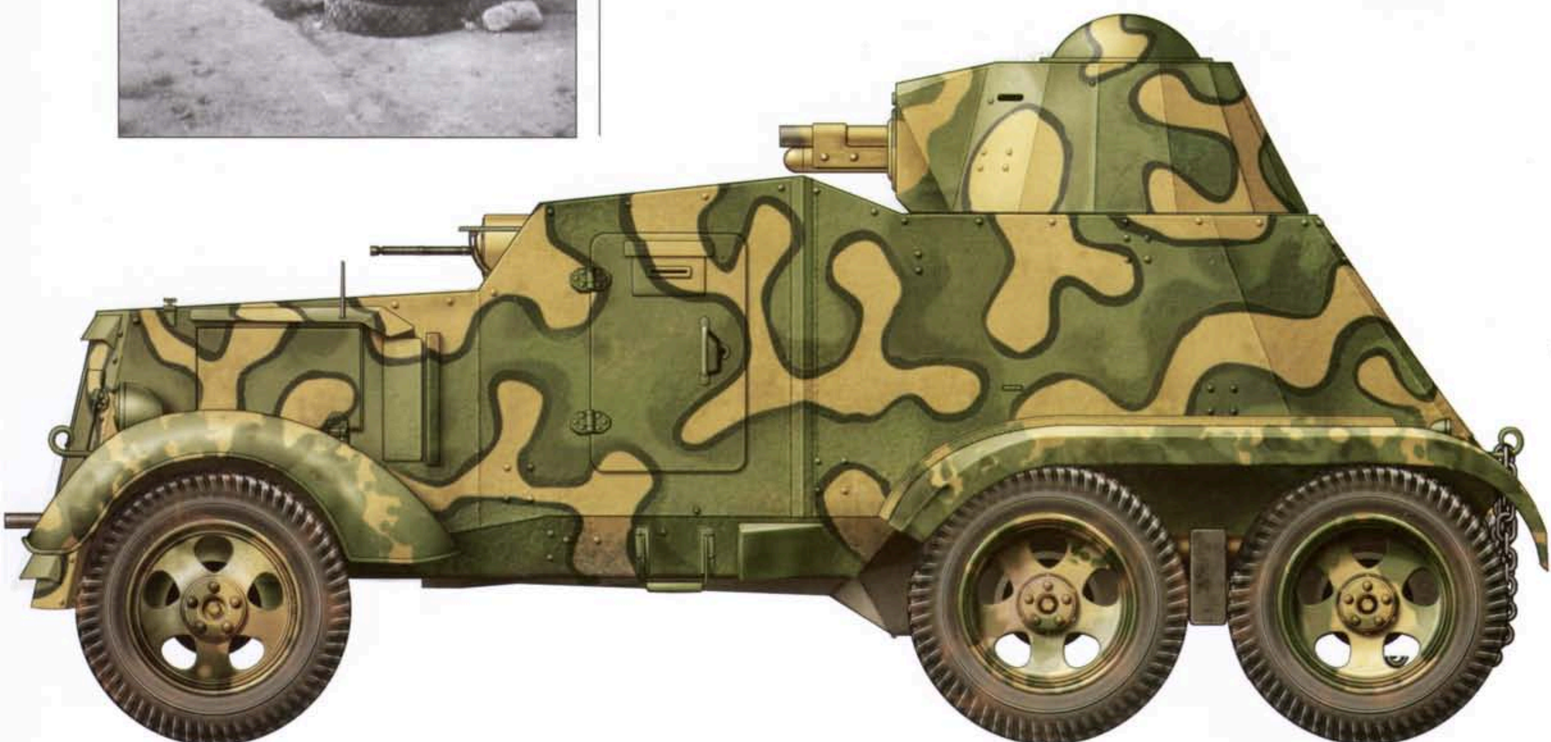


Un T.26 más, capturado por los nacionales, dispuesto sobre la batea ferroviaria que lo trasladará a los centros de recuperación.

La 4.ª Compañía lo hacía con la 5.ª División de Navarra, tomando parte en la ocupación de Monferri y Roda de Bará, progresando a continuación hasta el km 26 de la carretera de Vendrell. Por su parte, la 5.ª Compañía, que el día anterior, 18, había ocupado Las Poblas con la 4.ª División, avanzaba por la carretera de Igualada, con la citada gran unidad, hasta el km 38, sosteniendo un enfrentamiento con dos carros y tres blindados enemigos a los que obligó a huir y capturando uno de los T.26 "*en buen estado*", a costa de tres heridos[38], un carro *Panzer* I perforado por disparo de antitanque y otro –el n.º 513– incendiado.

El día 20, la 1.ª Compañía de la Agrupación de Carros, en apoyo del C. E. del Maestrazgo, ocupaba Aleny y Calaf, incorporándosele en esta última población las otras dos compañías –2.ª y 3.ª– del Batallón. Al día siguiente, operaban las Compañías 1.ª y 2.ª al noroeste de Calaf, combatiendo la segunda de

38 Teniente Juan Vera Palau, sargento Cleto Díaz Maseda y soldado José Rodríguez Mostaza.



Columna de blindados del C.T.V. avanzando por tierras de Cataluña. Las imágenes nos muestran autoametralladoras ZIS/3HC, Lancia I.Z. I e I.Z. II y autoametralladoras-cañón B.C. con torre para cañón de 37 mm.





ellas contra tres T.26 enemigos de los que uno fue alcanzado por el fuego del carro del sargento Ángel Flores Medina, siendo capturado; resultó herido el legionario Antonio Buseta Paz. El 22, le tocaba el turno a la 3.ª Compañía, que actuaba con la Agrupación del teniente coronel Pérez Salas, de la 1.ª División, marchando por la pista de la Estación de Aguilar de Segarra, que acupaba, así como el caserío del Castellar, hasta alcanzar los arrabales de Rajadell.

Este mismo día, 22, el C.T.V. entraba en Igualada, llevando en cabeza los carros del *Raggruppamento* que, pese a no llegar a tiempo de impedir la voladura de los puentes, conseguían vadear el Noya.

Entre tanto, la 4.ª Compañía del 2.º Batallón de la Agrupación de la Legión, dando apoyo a la 5.ª División de Navarra, había ocupado el día 20 La Bisbal, San Jaime de Domenys y Llorens, evitando con la rapidez de su avance la voladura de algunos puentes al tiempo que aprisionaba a los dinamiteros encargados de practicarlas y capturaba un autoametralladora y un segundo blindado inutilizado –a los que el 'parte' de Burgos sumaba la captura de un tercer "*carro blindado*", tomado sin duda en otro sector– a costa de sufrir cuatro bajas[39]. El 21, la 4.ª Compañía ocupaba, con la misma gran unidad, Villafranca del Penedés y la 5.ª Mediona, tras efectuar un reconocimiento sobre la carretera de Igualada, capturando un autoametralladora-cañón B.C. y tres camiones con una pieza de artillería de 105 mm[40]. El 22, la 4.ª Compañía entraba en San Sadurní de Noya y la 5.ª en el caserío de La Fortesa, realizando seguidamente un reconocimiento por la carretera de Martorell; la 6.ª Compañía –a la que no habíamos vuelto a ver ope-



39 Capitán Joaquín Herrera Martínez, muerto, y cabo Amancio Lodeiro y soldados Antonio Sánchez Rebollo y Francisco Blanco Trébol, heridos.

40 Resultaba herido el teniente Juan B. Astigárraga.



Formación de carros nacionales. Vemos, en primer término, el T.26 531, armado con una ametralladora Browning polaca en configuración antiaérea y, en quinto lugar, un *Panzer* I con ametralladora Breda de 20 mm.

15 de enero de 1939. Imágenes de un documental italiano que recoge la entrada en Tarragona de los *carri veloci* de la columna *celere* enviada a esta población por el C.T.V.







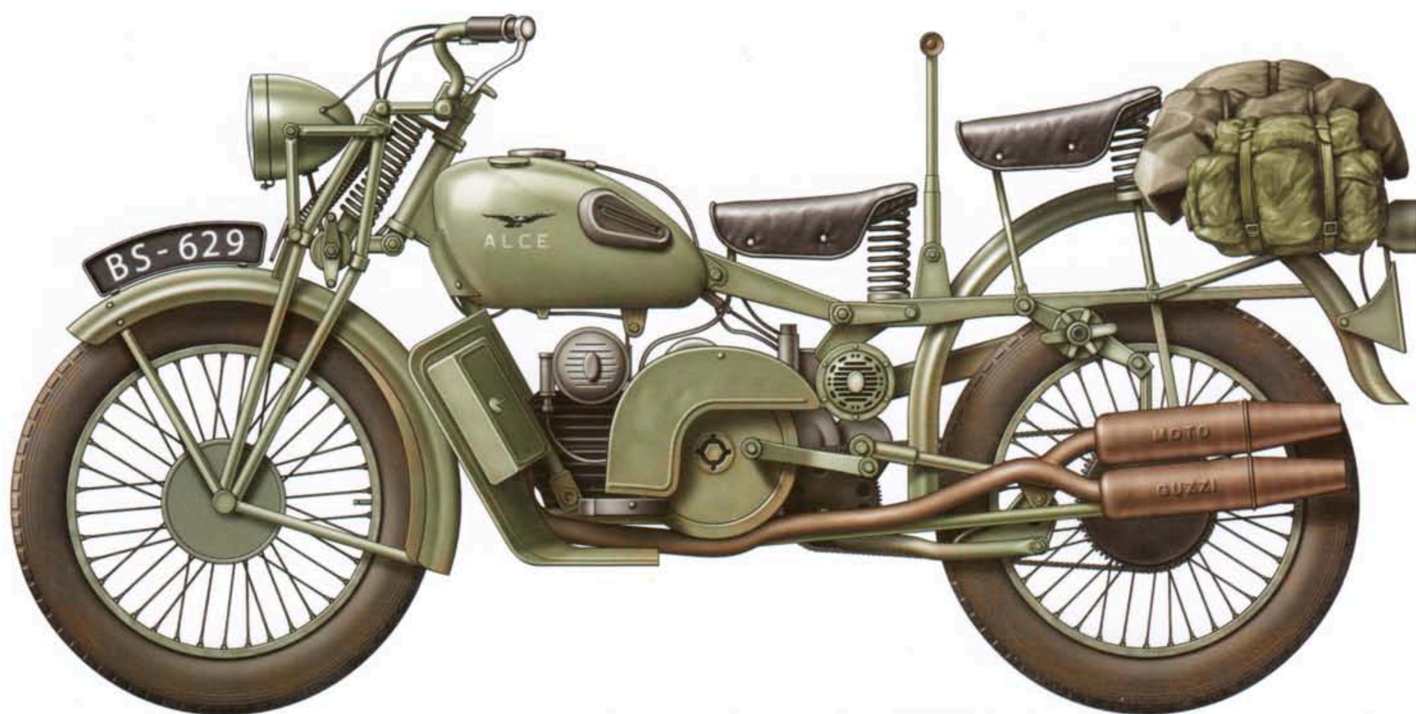


Los *carri veloci* del *Raggruppamento Carristi* marchan por las calles de Tarragona; uno de ellos –un C.V.33 IIº Tipo– lleva a remolque un anticarro alemán Pak 35/36 de 37 mm.





Las fuerzas del *Raggruppamento Carristi* en el Balcón del Mediterráneo, en Tarragona. Arriba, un grupo de motoametralladoras; abajo, un C.V.33 Iº Tipo (adviértanse las bisagras externas de la mirilla del conductor).







22 de enero de 1939. El C.T.V. entra en Igualada. A la derecha, carros y motoametralladoras; a la izquierda, un C.V.33 IIº Tipo, de la 1.ª Compañía, se reabastece de combustible: nunca se diría con mayor propiedad aquello de "*lléneme usted el tanque*". La motocicleta de la ilustración es una Guzzi *Alce biposto*.

Ilustración: Julio López Caeiro.

El C.T.V., tras ocupar Igualada, continuó su avance hacia el este. La foto nos muestra uno de sus carros en un cruce de carreteras que, por las localidades señaladas en el indicador, debía encontrarse próximo a La Pobla de Claramunt.



23 de enero de 1939. T.26, numeral 132, entrando en Manresa. Dicha población fue ocupada por la 1.ª División a la que daban apoyo las Compañías 1.ª y 2.ª del 1.er Batallón de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión.





Uno de los BA.6 agregados al *Raggruppamento Carristi*, durante el avance por tierras catalanas.





Durante su avance por Cataluña las tropas nacionales van encontrando al pie de las carreteras numerosos blindados republicanos inutilizados. Arriba, un B.C. con torre para cañón de 37 mm.; abajo, un ZIS/3HC.

rar desde el 29 de diciembre, en que fuera retirada del frente– culminaba en esta jornada su reorganización en Lérida, reponiendo sus bajas con doce carros *Panzer* I *Ausf.* A de los veinte que componían el último envío ale-



Panzer I de la 2.ª sección de la 4.ª Compañía (círculo con la mitad superior roja y la inferior amarilla) del 2.º Batallón de la Agrupación de Carros de la Legión.



Los blindados republicanos capturados iban siendo agregados al C.T.V. en cuanto eran puestos en servicio. La imagen nos muestra un ZIS/3HC integrado en su Compañía de Autoametralladoras junto a dos Lancia I.Z. II.

Un T.26 en fuego sobre una carretera catalana. Lleva pintada en la torre la bandera que denota su pertenencia al bando nacional, pero conserva el numeral C.27 republicano. La única explicación posible es su incorporación a la Agrupación de Carros de la Legión inmediata a su captura en estado operativo.





Una formación blindada nacional enfila la Gran Vía Diagonal en dirección al centro de Barcelona. Podemos apreciar en la imagen un carro *Panzer* I, una motocicleta BMW R.12, con sidecar, dos BA.6, enarbolando banderas, y dos camiones Krupp *Protze* que remolcan sendos anticarros.







Carros nacionales de la 3ª sección de la 6.ª Compañía (círculo con las dos mitades blancas) entrando en Barcelona por la Gran Vía Diagonal. En primer término, el *Panzer* I de mando de dicha compañía que ostentaba el número de carro 0, precedido por el 5 de una sección inexistente.

Un T.26 nacional va sorteando los obstáculos que barreaban las calles en los accesos a la Ciudad Condal.



mán[41], que fue entregado a la Agrupación de la Legión el día 20, quedando así, como las restantes de la dicha Agrupación, convertida en una compañía mixta con dos secciones de *Panzer* I y una tercera de T.26. El 'parte' nacional se apuntaba la captura de "*cuatro carros blindados*". Al día siguiente, 23, la 4.ª Compañía entraba en Gelida y la 5.ª lo hacía en San Lorenzo de Hortons, mientras la 6.ª Se aproximaba al frente, situándose en Villafranca del Penedés, sufriendo el Batallón dos bajas[42]. El 24, la 4.ª Compañía ocupaba Martorell y, siguiendo la margen derecha del Llobregat, San Andrés de la Barca, resultando herido el legionario Ramón Delgado Ortiz.

41 Con él se completaba el total de 122 carros de combate suministrados por Alemania al bando nacional a lo largo de la guerra.

42 El legionario Guillermo Ruiz Muñoz, muerto, y el teniente Ángel Galván Hernández, herido.





Fuerzas del C.T.V. ya en el interior de Barcelona. La foto nos muestra un BA.6 y un Lancia I.Z. II con el mismo camuflaje característico italiano, que se advierte también en la lonas de los camiones.

Ilustración: Luis Fresno Crespo.

El 25, entraba en fuego la 6.ª Compañía, acompañando una de sus secciones a la 4.ª, entrando ambas con la 5.ª División en Pallejá y Molins del Rey, en tanto que la 5.ª avanzaba hasta las proximidades de Tarrasa, tomando contacto con la División *«Littorio»*, del C.T.V., sufriendo el Batallón la baja del legionario Félix Aguado Baja, que fue herido.

En el flanco norte del avance, los carros de la 1.ª Compañía y una sección de la 2.ª habían ocupado Manresa el día 23 en apoyo de la 1.ª División y sobrepasado la población hasta alcanzar el Llobregat, siendo herido el capitán Gabriel Casas Llompart. El 25, la 1.ª Compañía más una sección de la 2.ª ocupaban Santpedor, en cuyas inmediaciones había sido "*destrozado*" –afirmaba el 'parte' nacional– un tren blindado republicano.



Un camión del C.T.V. da remolque a un cañón anticarro Pak 35/36 de 37 mm por las calles de Barcelona.

El 26 de enero de 1939 caía Barcelona. La 4.ª Compañía de la Agrupación de la Legión, avanzando con la 5.ª División de Navarra por la carretera de Molins del Rey, ocupaba Vallvidrera y se adentraba en la ciudad por Sarriá a las 12:30 horas. La 6.ª Compañía, agregada a la 50 División, del Cuerpo de Ejército Marroquí, ocupaba San Felíu de Llobregat, aplastaba las últimas resistencias en Espulgas, entraba en la capital y alcazaba las Ramblas hacia las 14:00 horas; el alférez Adolfo Marqués Fernández fue citado como distinguido por el valor demostrado al cortar personalmente los cables de las cargas explosivas preparadas para volar el puente sobre Llobregat a la entrada de la plaza. La 5.ª Compañía de este 2.º Batallón cumplimentaba su objetivo, que no era Barcelona, sino el aeródromo de Sabadell. En total, dicho 2.º Batallón tuvo en la jornada dos heridos[43] y capturó un carro T.26 inutilizado y un blindado.

Por su parte, el C.T.V., al que se había pedido que no entrara en Barcelona, sino que la rodeara por el oeste, no se resignaba a estar ausente en la victoria y solicitaba y obtenía del Mando participar con una *colonna celere*, constituida por un batallón de carros, una compañía de *bersaglieri* y un batallón motorizado de «*Flechas Azules*», al mando conjunto del coronel Olmi, marchaba a toda prisa por Marto-

43 Legionario José Alvarez Perea y soldado Félix Peinador Martín.



Columna de carros nacional aparcada en una calle barcelonesa. Vemos en ella el mismo T.26 de la foto inferior derecha de la página 119, que aún conserva el numeral C.27 republicano; a este se ha sumado ahora un segundo T.26 recién capturado –el C.13–, al que aún no ha habido tiempo de pintarle la bandera nacional en la torre.

'Los carros del *Raggruppamento* entraban el 24, en vanguardia del C.T.V., en Esparraguera.

Las fuerzas republicanas, en su retirada, van abandonando grandes cantidades de material; en algunas ocasiones, inutilizado en mayor o menor grado, como estos B.C., con torre para pieza de 37 mm, y ZIS/3HC (segundo por la izquierda).





Autoametralladora ZIS/3HC abandonada, inutilizado, frente al Gran Garage Universal, esquina calles Albareda y Carreras, en las cercanías de las Atarazanas.



Los carros de la 5.ª Compañía, una vez ocupado el aeródromo de Sabadell, recibieron órdenes de agruparse con el resto del 2.º Batallón en Barcelona, en cuyas calles nos muestra la imagen este *Panzer* I *Ausf.* A de su 2.ª sección, luciendo el símbolo táctico –círculo con las dos mitades amarillas– que la distinguía.

rell, Castellbisbal, Rubí y San Cugat hasta Vallvidrera, alcanzando la ciudad a las 16:00 horas y la Plaza de Cataluña a las 19:00.

Las unidades del 1.er Batallón de la Agrupación de la Legión, que combatían más al norte de la capital catalana, proseguían con el ciclo de operaciones, ocupando la 2.ª Compañía, el mismo día 26 en que caía Barcelona, el pueblo de Artés, teniendo dos desaparecidos[44]. Al día siguiente, 27, junto con la 1.ª Compañía, ocupaba el pueblo de Calders y, el 29, mientras la 3.ª Compañía operaba sobre el km 23 de la carretera Manresa-Vich, la 1.ª y una sección de la 2.ª entraban en esta última población, junto con la 84 División; una sección de la 1.ª era agregada a la Brigada de Caballería afecta a dicha División con la que entraba en San Lorenzo de Savall. El 30, a 2.ª Compañía efectuaba un reconocimiento hasta el km 34 de la carretera de Vich con la 1.ª División.



El *Panzer* I de mando de la 6.ª Compañía –numeral 650– ante el Ayuntamiento de Barcelona, en la Plaza de San Jaime.

El 2.º Batallón de la Agrupación de Carros se reunía en su totalidad en Barcelona, donde tomaba parte en un desfile improvisado el día 29 por la avenida de Gracia, presidido por el general Solchaga y los mandos de las divisiones del Cuerpo de Ejército de Navarra: generales Asensio, Juan Bautista Sánchez, Camilo Alonso Vega...

El C.T.V. había proseguido su avance hacia el norte de Barcelona, ocupando el 27 Sabadell y Mollet, capturando –según J. García Mercadal[45]– "*dos carros blindados*"; el 28, Granollers y, el 30, Canet de Mar y Arenys de Mar, con profuso empleo de sus carros. El 31, ocupaba San Celoní y Gualba de Baix, capturando –de acuerdo con lo afirmado en el diario del general Gambara[46]– cinco carros y cuatro autos blindados, lo que confirmaba el 'parte' de Burgos que, además y refiriéndose al material tomado en Barcelona y sus alrededores, ase-

44 Cabo Mariano Apeita Múgica y legionario Antonio Pérez Villada.

45 «**Aire, Tierra y Mar. Año de la Victoria**», pág. 218.

46 Luigi Romersa. Ob. cit., pág. 64.

El 29 de enero de 1939, las fuerzas nacionales que habían entrado en Barcelona participaron en una improvisada parada militar en el Paseo de Gracia presidida, a pie de calle, por el general Solchaga y los jefes de las divisiones del Cuerpo de Ejército de Navarra. Las imágenes nos muestran el paso de los *Panzer* I y T.26 del 2.º Batallón de la Agrupación de Carros de la Legión por el tramo del paseo comprendido entre las calles del Consell de Cent y de Aragón.







guraba que se había encontrado "*en algunas* [fábricas] *enorme cantidad de piezas de repuesto, elementos de motores y chasis, diez o doce autos blindados casi terminados y material para construir 200 tanques*". El 1 de febrero, el 'parte' nacional se apuntaba la captura de otros cinco blindados. El día 3, el C.T.V. ocupaba Caldas de Malavella, Llagostera y Canet de Mar, sufriendo la pérdida de un *carro veloce*, el último de esta campaña[47]. El 4, la División «*Littorio*», con el oportuno acompañamiento blindado, entraba en Gerona al mismo tiempo que la 4.ª División de Navarra. Aún progresaría el C.T.V. hacia el norte, hasta el río Fluviá, donde se les había ordenado detenerse, pues se consideró inconveniente que se aproximara con sus tropas italianas hasta la frontera francesa.

Por su parte, el 2 de febrero, el 1.er Batallón de la Agrupación de la Legión operaba con la 1.ª Compañía y una sección de la 2.ª en apoyo de la 84 División. El 4, la 2.ª Compañía ocupaba el pueblo de Roda de Ter. Al siguiente, día 5, a 3.ª Compañía, más una sección de la 1.ª y otra de la 2.ª, agregadas a la 84 División, efectuaba un avance de 19 kilómetros por la carretera a Olot –en el que perdería la vida el teniente Pedro Sánchez de Celis–, ocupando Santa María de Corcó, para lo cual se vieron obligados a atravesar un campo de minas. El 7, las tres compañías del 1.er Batallón entraban en Olot, con la 82 División. El 8, la 1.ª Compañía cooperaba con la Brigada de Caballería del Cuerpo de Ejército del Maestrazgo, ocupando Bañolas y Esponellá; por último, el día 9, avanzaba con la Caballería de la 84 División hacia Figueras, que rebasaba

47 José Luis Alcofar Nassaes (José Luis Infiesta Pérez). «**Los Carros Italianos en la Guerra de España**». Revista *Medios Pesados* n.º 6.



Un *Panzerbefehlswagen* I *Ausf.* B encabezó el desfile por el Paseo de Gracia de los medios blindados del 2.º Batallón. El edificio con fachada en punta escalonada que aparece tras él, es actualmente el n.º 41 de dicho paseo.

ampliamente en dirección a la frontera, hasta las inmediaciones de Le Perthus: la batalla de Cataluña había terminado para el 1.er Batallón de la Agrupación de Carros, cuyas tres compañías pasaban seguidamente a Barcelona, quedando los carros a disposición del Taller de Reparaciones del Batallón para someterlos a un recorrido, que buena falta les hacía.

Entre tanto, el 2.º Batallón de la Agrupación, tras el desfile de Barcelona, había vuelto al combate. El 2 de febrero, la 5.ª Compañía acompañaba a la 4.ª División de Navarra, con la que ocupaba Hostalrich, sobrepasándolo en su avance, que se prolongaría hasta Ruidarenas; el 3, continuaba progresando con dicha gran unidad hacia Santa Coloma de Farnés y Viloví. En esta fecha, el Diario de Operaciones de la Agrupación de Carros recoge una noticia tan asombrosa como es el hecho de que uno de sus carros –sin número, precisa– se pasara al

Los *Panzer* I del 1.er Batallón de Carros de la Legión aparcados en las proximidades de Le Perthus. Ahí finalizarían la campaña de Cataluña al no considerarse oportuno que avanzaran hasta la raya de la frontera...



... a la que, por otra parte, iban llegando los blindados republicanos, como este ZIS/3HC, al que siguen dos soldados que son la viva imagen de la derrota,...



... o como este Hispano Suiza, quinta versión, que trata de abrirse paso entre la aglomeración que va formándose ante el puesto fronterizo francés.









Una columna de autoametralladoras ZIS/3HC sobre la carretera de La Junquera, a la espera de la autorización para entrar en territorio francés.

Páginas anteriores: Desoladora imagen de la acumulación de hombres y medios republicanos que se iba formando al pie de la frontera, aguardando el oportuno permiso para pasar a Francia. Vemos aquí buen número de autoametralladoras de las últimas series construidas por las industrias de guerra catalanas –Hispano-Suiza quinta, sexta y séptima variantes; Torras sexta variante...–; con toda probabilidad, de los asignados a las secciones de blindados de las terceras brigadas de cada división republicana. (Bundesarchiv: 123-H29765.)

enemigo; algo sorprendente teniendo en cuenta los momentos que este atravesaba y la situación en que se hallaba. El día 4, la 4.ª Compañía salía de Llissá de Vall tratando de operar en dirección a Hostalrich, pero fue detenida por una voladura de la carretera, que la obligó a pernoctar en Breda; el 'parte' de Burgos registraba la captura, entre otros muchos materiales, de tres carros de combate. El día 7, mientrasla4.ª Compañía, agregada a la 5.ª División, ocupaba Sarriá de Dalt y Cornellá, la 5.ª efectuaba, junto con el Batallón Ciclista, un reconocimiento hasta Celrá, continuando seguidamente en dirección a Figueras

Los franceses consienten por fin el paso del material militar a través de la frontera y los blindados republicanos comienzan a internarse en el país vecino; así, un Hispano-Suiza, sexta versión con torre de la quinta (izquierda), o un ZIS/3HC (derecha).









Otras vistas de la entrada en Francia del material blindado republicano: arriba, un autoametralladora Hispano-Suiza sexta variante; centro, otro H.S. sexta variante, pero con torre de la quinta (probablemente el mismo de la foto inferior izquierda de la página anterior); abajo, un T.26 que entra en Francia con la torre vuelta hacia atrás en señal de entrega.

con la 4.ª División. El 8, la 4.ª Compañía ocupaba Figueras con la 5.ª División, mientras la 5.ª Compañía, con la 4.ª de Navarra, avanzaba hacia el mismo objetivo ocupando Báscara, Garrigás y Vilamalla, sufriendo fuego de artillería enemiga que le causaba heridas al legionario Rosendo López Bermúdez; el 'parte' nacional daba noticia de la captura de cinco blindados con cañón en Bescanó. Esta 5.ª Compañía aún operaría los días 9 –ocupando ya sin lucha Alfar, Vilasacra, Vilanova de Muga, Castellón de Ampurias, Pradell y Villajuigá– y el 10 –en que entraba en La Valleta y Llansá–, teniendo dos heridos[48]. El 'parte' nacional, puntualizando la presencia del material abandonado por los republicanos en su huida, afirmaba que "*más de doce blindados están sobre la carretera de la frontera*", en referencia, sin duda, a algunos de los que quedaron atascados en el enorme embotellamiento que produjo en los pasos fronterizos la acumulación de vehículos, siendo bastantes más los que cruzaron la frontera; entre mayo y julio de 1939, Francia devolvía al Ejército español 10/14 carros T.26[49],

48 Cabo Miguel Méndez Inverno y legionario Conrado Sinovas Carreño.

49 Lucas Molina Franco, Artemio Mortera Pérez y José María Manrique García. «**Tanques Soviéticos para el Ejército Nacional (1936-39)**», en *Revista Española de Historia Militar*, n.º 33, pág. 147.

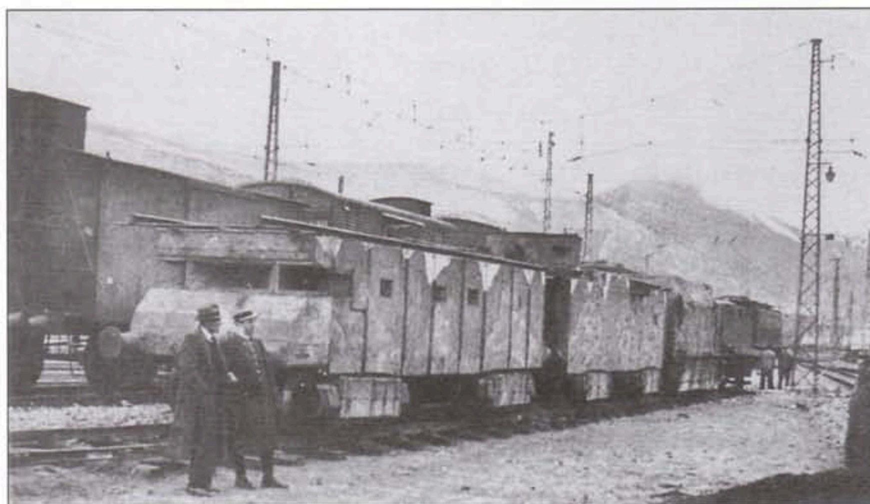


Las imágenes nos muestran los blindados republicanos ya aparcados en Francia bajo la atenta vigilancia de soldados y gendarmes galos. A la derecha, vehículos de construcción catalana: de izquierda a derecha, un Torras sexta variante, un Hispano-Suiza quinta versión y un Hispano-Suiza sexta versión. Abajo, autoametralladoras-cañón B.C. con cañón de 37 mm, y autoametralladoras ZIS/3HC.

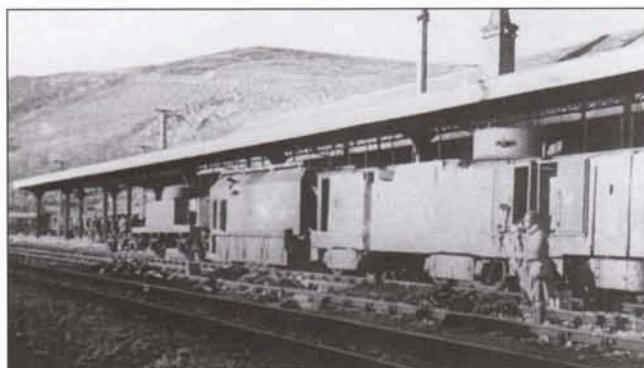


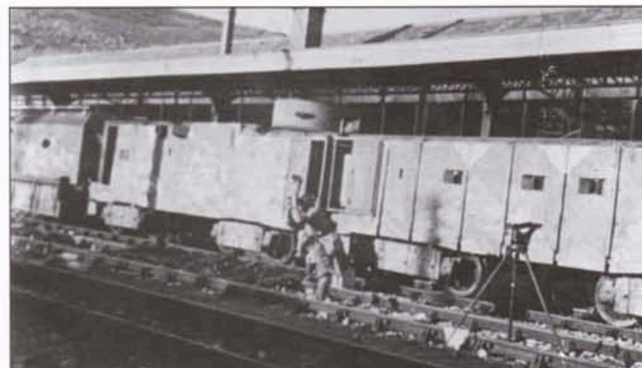


El tren blindado N.º 7 en la estación francesa de La Tour de Carol. Era este uno de los dos trenes alistados en Águilas con tractores diésel; dicho tractor –blindado– se aprecia perfectamente en la foto inferior izquierda, precedido por la batea lastrada destinada a mitigar los efectos de una posible voladura de la vía.



pero consta que se quedó, al menos, con una partida de autoametralladoras-cañón B.C. que, durante la 2.ª Guerra Mundial, tras la ocupación, acabarían por pasar a poder de los alemanes quienes las emplearían en el frente ruso,





Desfile de la Victoria en la Diagonal

El 21 de febrero de 1939 tenía lugar, a los largo de la Gran Vía Diagonal, de Barcelona, una magna parada presidida por el Generalísimo Franco, en la que participaron la totalidad de medios blindados del Ejército del Norte, es decir la Agrupación de Carros de Combate de la Legión y el *Raggruppamento Carristi* del C.T.V.; en total unos 180 carros y algo más de una docena de autoametralladoras y autoametralladoras-cañón.

Los medios de información italianos se despacharon a su gusto filmando, en metros y metros de película, el desfile de los blindados del C.T.V. –algo que, por otra parte, venían haciendo con gran profusión durante toda la campaña de Cataluña–, siendo por ello que sus imágenes son incomparablemente más frecuentes que las disponibles de los medios acorazados de la Legión; algo que inevitablemente se refleja en este recuadro.

Un T.26 de la Agrupación de Carros de la Legión pasa frente a la tribuna presidencial –dispuesta en el edificio que entonces llevaba el número 102 de la Diagonal–, en la que destaca, en primer término, la figura del general Franco. (Bundsarchiv 183-S49457.)

Fotografía inferior, las de la página siguiente y las dos superiores de la página 133: Los carros del C.T.V. –los pequeños *carri veloci*– obtuvieron especial notoriedad en el desfile de Barcelona como consecuencia de las numerosas 'tomas' efectuadas para los noticiarios italianos. (Servicio Carográfico y Fotográfico del E.de A.)









Dichos noticiarios tampoco olvidaron a los autoametralladoras Lancia I.Z. I (centro) e I.Z. II, pese a su escaso número y anticuado aspecto. El primer edificio por la derecha es actualmente el número 520 de la Gran Vía Diagonal.



Panzerbefehlswagen I *Ausf*. B de la Agrupación de Carros de Combate de la Legión; desfila llevando el guión de la misma con el antiguo emblema de la calavera sobre las tibias cruzadas.

donde algunos fueron capturados por los soviéticos en rocambolesca y dilatada peripecia.

Finalizada la campaña de Cataluña, el C.T.V. se trasladó a Barcelona para participar en el gran desfile que, presidido por el Generalísimo Franco, tuvo lugar en la Gran Vía Diagonal el 21 de febrero, desfile en el que igualmente tomó parte, entre otras muchas fuerzas –100.000 hombres, en números redondos– la Agrupación de Carros de Combate de la Legión, que a lo largo de la Batalla de Cataluña había tenido 121 bajas.

Sublevación en Cartagena

El avance de las fuerzas nacionales hacia los confines de Cataluña había obligado al Gobierno republicano a trasponer la frontera con Francia pero, apenas instalado en el país vecino, se celebraba en el consulado de Toulouse un Consejo, el 9 de febrero, en el que su Presidente, el doctor Negrín, imponía el criterio de continuar la guerra y, en consecuencia, el retorno de los ministros a España, a la zona centro-sur. A fin de llevar a cabo tal resolución, Negrín se trasladaba a Alicante en avión el día 10 y, al siguiente, llegaban a Valencia los restantes ministros. En días sucesivos, irían llegando a Levante los principales jefes del Ejército del Ebro, todos ellos de filiación comunista, y algunos otros altos mandos de idéntica militancia.

Sin embargo, en dicha zona centro-sur eran muchos a estas alturas los militares y políticos que, considerando la guerra perdida, se hallaban disconformes con la decisión gubernamental y entendían que el único objetivo al que debían dirigir sus esfuerzos era el de liquidar la contienda con la mayor rapidez, tratando de obtener del enemigo las máximas ventajas posibles; confiando sobre todo en un entendimiento entre militares. Esta idea había ido dando pie a toda una serie de conspiraciones cívico-militares, de diferentes matices, pero todas con el designio de acatar al Gobierno únicamente para la gestión de una paz inmediata o de oponérsele si persistía en la idea de una resistencia a ultranza.

El doctor Negrín que ante el ambiente detectado en la zona centro, había renunciado a su propósito de establecer el Gobierno en Madrid[50], permaneciendo en Levante, convocaba un reunión de mandos militares que tuvo lugar en el aeródromo de Los Llanos (Albacete) el día 16[51], para evacuar acerca de los mismos una consulta sobre la situación militar. Salvo la opinión en contra del general Miaja –por otra parte, absolutamente incongruente, pues se hallaba comprometido con los restantes mandos–, todos los presentes –generales Matallana (jefe del G.E.R.C.), Menéndez (jefe del Ejército de Levante), Escobar (jefe del Ejército de Extremadura) y Bernal (jefe de la Base de Cartagena), coroneles Casado (jefe del Ejército del Centro), Moriones (jefe del Ejército de Andalucía) y Camacho (jefe de la Zona Aérea Centro-Sur) y almirante Buiza (jefe de la Flota)– expresaron su parecer de que la guerra estaba perdida, de que se carecía de recursos materiales y morales para proseguir la resistencia y de que la única línea de actuación posible era la de buscar la paz a toda costa. Particularmente definida y dura fue la intervención del almirante Buiza en el sentido de que la Flota, fondeada en Cartagena, estaba decidida a abandonar las aguas españolas si no se negociaba la paz en un plazo inmediato, cuyo tope fijó, según Luis Romero, en el día 4 de marzo[52].

Ante la falta de apoyo de los mandos del G.E.R.C., el doctor Negrín optó por relevarlos, colocando en sus puestos a los militares comunistas regresados de Francia, que le otorgaban pleno apoyo en su política de resistencia. Tal relevo no conseguiría otra cosa que precipitar la sublevación que se fraguaba en contra de la línea de actuación decidida por el Gobierno.

Uno de los primeros relevos fue el del general Bernal, que debía resignar el mando de la Base de Cartagena en el coronel Francisco Galán, ascendido a ese grado para la ocasión. Este, partía por carretera hacia la base mediterránea el día 4 de marzo, tras recibir las últimas instrucciones del doctor Negrín en la *«Posición Yuste»* (Elda). El jefe del Gobierno le había anunciado que, entre las previsiones tomadas para el caso de que los acontecimientos no siguieran el curso previsto, se había dispuesto el envío a Cartagena de la Brigada 206 de la 10 División (XXII Cuerpo de Ejército) y de un grupo de blindados de la Escuela de Archena, que debían quedar a sus inmediatas órdenes. Además de la citada brigada, que mandaba el mayor de milicias Artemio Precioso Ugarte, quedaban alertadas las otras dos brigadas de la división, así como algunas fuerzas menores.

El flamante coronel Galán llegaba a la Capitanía de la Base poco antes de las 21:30 horas, logrando en principio sin problemas que se le transfiriera el mando; sin embargo, a las 23:00 horas sus subordinados optaban por detenerlo, desencadenándose así la sublevación de las fuerzas militares de Cartagena. En realidad, no se trataba de una sino de varias sublevaciones superpuestas: desde la que, aún fiel a la República, bajo el lema "*Por España y por la Paz*", aspiraba a negociar esta última, al margen de un Gobierno con el que sabían que el enemigo no quería trato alguno, hasta la decididamente franquista que se alzaba bajo la consigna "*Arriba España. Viva Franco*", con el ánima de ofrecer la plaza en bandeja a los nacionales, pasando por la particular de los marinos que, desentendiéndose de los demás, solo aspiraban a resolver su particular problema.

El mayor Precioso, adelantándose a su brigada, se adentraba en Cartagena en compañía de su comisario hasta la Capitanía de la Base para recabar órdenes, recibiendo las de dirigirse a Cabo Palos; órdenes que no estaba dispuesto a cumplir, pues le alejaban de la misión que le había sido encomendada. En cualquier caso, el hecho importante es que, al reintegrarse a su brigada, fue detenido por un grupo de los ya sublevados en un puesto de control establecido a la altura del puente de Los Barreros; sin embargo, el mayor lograría escaparse y alcanzar el aeródromo de Los Alcázares, donde le facilitaron un automóvil con el que pudo incorporarse a la brigada, que se encontraba a la espera de

50 Aun así, llegaría a celebrarse un Consejo de ministros en Madrid, el día 15 (J.M. Martínez Bande. «**El Final de la Guerra Civil**», pág. 140)

51 Aunque parezca increíble y pese a los escritos testimoniales de varios de los participantes en ella, no ha sido posible fijar con exactitud la fecha de la misma que tanto estudiosos como testigos hacen oscilar entre dicho día 16 de febrero y las primeras jornadas de marzo.

52 «**El Final de la Guerra**», pág. 155.

instrucciones en la zona El Albujón-La Aljorra, ya en la amanecida del día 5. En ella le informaron que habían llegado los carros blindados que debían apoyarla, al mando de un capitán de la Escuela de Archena y que habían efectuado un reconocimiento hacia el barrio de Los Dolores, en el que fueron sorprendidos, viéndose obligados a retirarse dejando alguno de los blindados en poder de sus adversarios.

Solo Luis Romero, en sus obras «**Desastre en Cartagena**» y «**El final de la Guerra**», ha estudiado con alguna profundidad la actuación de estos blindados de Archena, por lo que su relato nos servirá de hilo conductor para reconstruir su actuación. Aún así, los datos obtenidos por Romero resultan un tanto confusos, empezando por el tipo de vehículos empleados. Antonio Cordón que, como subsecretario de Guerra, fue quien impartió las órdenes y, por tanto, debería saber de lo que hablaba nos dice[53]: "*ordené que saliese para allí* [Cartagena] *la pequeña fuerza de tanques y blindados que pudiera reunirse en Archena*"; sin embargo, los relatos de su actuación posterior nos hablan invariablemente de "*blindados*" y, además, siempre armados con cañón, o sea, autoametralladoras-cañón B.C.

Tampoco está claro su número. Luis Romero en «**Desastre en Cartagena**»[54], publicado en 1971, nos habla de entre ocho y trece, de los que cuatro efectuaron una descubierta previa de la que solo regresó uno. Pero en su libro, «**El final de la Guerra**»[55], de 1976, asegura que fueron en total una docena y seis los que avanzaron hacia la plaza, quedando "*uno de los blindados* [...] *averiado, otro parece que consiguió zafarse en retirada y tres, cuatro o cinco, según distintos testigos, fueron conducidos* [por los sublevados] *al parque de Artillería*" . Afirma igualmente que "*estos blindados estaban dotados de un cañón de pequeño calibre, pero llevaban escasa munición, o al verse acorralados los sirvientes la inutilizaron o arrojaron*".

Como quiera que fuese, las fuerzas de la 206 Brigada fueron internándose a lo largo del día 5 en la población sin demasiados problemas, pues la resistencia que les ofrecían los alzados –por otra parte, novatos o enchufados en unidades de retaguardia, sin experiencia de combate, en su mayoría– era absolutamente descoordinada, llegando poco después de las 18:30 a la plaza de Prefumo, donde se alzaba la jefatura de Intendencia de la Armada, uno de los reductos de los alzados. Un blindado efectuó dos disparos contra la puerta del edificio, destruyéndola, siendo suficientes para poner en fuga a sus defensores, que se retiraron por una puerta trasera en dirección al Arsenal.

Al atardecer, otros dos blindados, que acompañaban en su avance al 822 Batallón (capitán Regalado), de la Brigada 206, llegaban a la Muralla del Mar, dando comienzo al ataque a la Capitanía del Arsenal con el fuego de sus cañones que, no obstante, el edificio resistía imperturbable, dada la fortaleza de su fábrica y el pequeño calibre –con toda probabilidad, 37 mm– de aquellos. Tratose entonces de forzar la puerta principal, que fue destruida por los disparos de los blindados, pero en su hueco los defensores, al mando del capitán de navío Fernando Oliva, jefe del Estado Mayor de la Base, habían alzado una barricada, acumulando los somieres de las camas que, convertida en un revoltijo por los propios disparos de los blindados, que absorbía sin apenas daño, se reveló como una barrera infranqueable, tanto para éstos como para la infantería, lo que permitió a los alzados, que recibieron además el apoyo de la batería de Sierra Gorda (cañones antiaéreos de 105/43), prolongar su resistencia.

El 6 de marzo, las fuerzas de la 206 Brigada, con el apoyo de los blindados tenían prácticamente cercado el Parque de Artillería, cuartel general de la rebelión, al que asediaban con fuego de fusilería y armas automáticas. Los defensores del Parque emplearon uno de los blindados que habían capturado en la madrugada del 5 para acallar una ametralladora que estaba resultando especialmente molesta; solo disponían de tres disparos para la pieza del blindado, consiguiendo su objetivo con el tercero y último de ellos. El cerco iba apretándose; un camión que trató de romperlo para evacuar unos cadáveres encontró el paso por la calle de San Diego interceptado por un blindado, viéndose obligado a regresar al establecimiento que aún prolongaría su resistencia hasta las primeras luces del 7, en que uno de los autoametralladoras-cañón conseguía colocarse en la posición adecuada para derribar la puerta con su fuego[56], franqueando así el paso a los asaltantes que acabaron sometiendo a los sublevados. A estos solo les quedaba en la plaza el reducto de la Capitanía de la Base, cada vez más agobiado, pues los asaltantes habían logrado penetrar en las dependencias de la misma cruzando el canal. El asalto final lo llevarían a término, al atardecer, unas tropas de la 206 Brigada equipadas especialmente con bombas de mano para un ataque rápido y sorpresivo. El mayor Precioso había logrado sofocar la rebelión de Cartagena y evitar el desembarco de las fuerzas enviadas por Franco en socorro de los alzados; esto último lo había conseguido apoderándose, una a una, de las baterías de costa de la plaza –que impedirían, una vez bajo su control, la aproximación de los buques nacionales–, en una serie de escaramuzas que no se han seguido por no haber constancia del empleo en ellas de los medios blindados a su disposición. Veintidós días más tarde, el 29 de marzo, los sublevados de Cartagena y los supervivientes de la tragedia del «*Castillo de Olite*» se hacían con el control de la plaza –apoderándose de "*una tanqueta*"[57] entre el armamento tomado a la guarnición republicana– y en variopinta formación recibían en la estación a las tropas de la 4.ª División de Navarra, enviadas desde Ocaña por ferrocarril para hacerse cargo de la misma. La guerra había terminado.

53 «**Trayectoria**», pág. 401.

54 Pág. 134.

55 Pág. 218.

56 Otras versiones de los hechos afirman que la puerta del Parque fue abierta desde el interior.

57 Luis Miguel Pérez Adán. «**El Hundimiento del Castillo de Olite**», pág. 207.



Oviedo, octubre de 1934. La revolución promovida por el Partido Socialista contra el Gobierno de la República ha sido sofocada. Vemos a uno de los camiones blindados por los revolucionarios, ya en poder del Ejército, aparcado en la calle Covadonga, ante la entrada del cuartel de Santa Clara.

BIBLIOGRAFÍA

LOS MEDIOS BLINDADOS
EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA



Locomotora tipo 040T –n.º 3 de la Junta de Obras del Puerto de Gijón– que daría remolque al tren blindado emplea- do contra Oviedo en las ofensivas de noviembre de 1936 y febrero de 1937, operando sobre el tramo Oviedo-Gijón del ferrocarril del Norte.



El 1 de noviembre de 1936 se recibían en Bilbao, a bordo del *«A. Andreev»*, veinte autoametralladoras-cañón soviéticos BA.6. La imagen nos muestra tres de ellos, recién llegados, en el bilbaíno cuartel del Batallón Garellano, en Basurto.



Arriba: Blindado republicano *«Genaro Vega/ Regalado»*, alistado por la Constructora Juliana, de Gijón, y empleado contra Grado en la ofensiva de noviembre-diciembre de 1936.



Izquierda y abajo izquierda: Autoametralladoras FA.I y autoametralladoras-cañón BA.6, soviéticos, en La Corredoria (en la actual calle José Requejo), dispuestos para el ataque a Oviedo en diciembre de 1936. (International Institute of Social History. Ámsterdan. Colección C.N.T.)



En la ofensiva contra Oviedo de noviembre/diciembre de 1936, el Cuerpo de Ejército asturiano empleó tres autoametralladoras FA.1. La imagen nos muestra *«El Terror»*, a lo que parece, en trance de reparación.







Arriba y derecha: Los defensores de Oviedo disponían de dos blindados *Ferrol* –números 3 y 4– que la foto de la izquierda nos muestra en el patio de cuartel de Pelayo.



Izquierda: *Panzerbefehlswagen* I *Ausf.* B nacional en el frente de Vizcaya. (Archivo Thomas Anderson.)



Autoametralladora-cañón BA.6 perdido por los republicanos en la zona de Ochandiano (...¿puerto de Zumelza?).



Marzo/abril de 1937. Comienza la campaña de Vizcaya: *Panzer* I nacionales en Vergara, frente a la entrada del Real Seminario.



19 de junio de 1937. La campaña de Vizcaya toca a su fin: los carros nacionales entran en Bilbao por la calle Achuri.





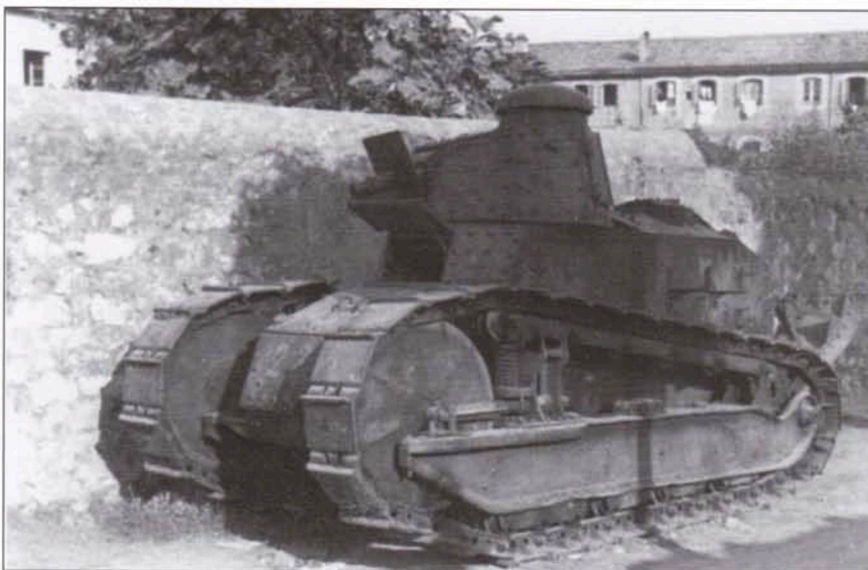


Encima izquierda: Agosto de 1937. Carros nacionales, frondosamente camuflados, en Alar del Rey (Palencia), prestos a iniciar la ofensiva sobre Santander.

Encima centro: Autoametralladora cañón BA.6 *«El Terror»* que, tras perder la torre, ha pasado a poder de los nacionales. A lo que parece, algún miembro de la *Cóndor* le ha dibujado el símbolo carrista de la calavera y las tibias.

Encima derecha: Campaña de Santander. Carro Trubia/Naval capturado por tropas del C.T.V.

Derecha: Renault n.º 22 capturado por los nacionales en Santander.



El C.T.V. perdió en la batalla por Santander uno de sus escasos Lancia II.Z. II.



Blindado Somua/Naval n.º 34 capturado por los nacionales durante la campaña de Santander. La imagen nos lo muestra en la estación de Peña Castillo.



TEATRO DE OPERACIONES DEL NORTE. 36/37

OBRAS CITADAS EXPRESAMENTE EN EL TEXTO

Aguado Sánchez, Francisco. «**La Revolución de Octubre de 1934**». Editorial San Martín. Madrid, 1972.

Aguirregabiria, José M. y Tabernilla, Guillermo. «**El Frente de Álava**». Asociación Sancho de Beurko. Ediciones Beta III Milenio S. L. Bilbao, s/f.

Álvarez, Ramón. «**Rebelión Militar y Revolución en Asturias**». Autoedición, 1995

Arévalo Molina, Jacinto M. «**Los Trenes Blindados Españoles**». Ediciones Trea, S.L. Somonte (Gijón), 2003.

Cayuelas Robles, Ramón. «**Relatos Inéditos de los Submarinos Republicanos en la Guerra Civil Española. C-5 y C-2**». Editorial Club Universitario. San Vicente (Alicante), 1999.

Colmegna, Héctor. «**Diario de un Médico Argentino en la Guerra de España. 1936-1939**». Espasa Calpe, S. A. Madrid, 1941.

Fernández López, Javier. «**Ferrocarril y Guerra en Asturias**». Inédito.

Gárate Córdoba, José María. «**Mil Días de Fuego**». Luis de Caralt Editor. Barcelona, 1972.

García Martínez, Guillermo. «**Los Defensores del Cerco de Oviedo**». Gráficas Careaga. Salinas (Asturias), 1994.

García Mercadal, J. «**Aire, Tierra y Mar. II Año Triunfal**». Imprenta Heraldo de Aragón. Zaragoza, 1939.

Guerrica-Echevarría Usabel, Casiano. «**Memorias**». Inédito.

Lezámiz, Juan y Tabernilla, Guillermo. «**Saibigain, el Monte de la Sangre**». Asociación Sancho de Beurko. Bilbao, 2002.

Marín, Francisco y Mata, José M.ª. «**Los Medios Blindados de Ruedas en España. Un Siglo de Historia**». Vol. I. Quirón Ediciones. Valladolid, 2002.

Marín, Francisco y Mata, José M.ª. «**Carros de Combate y Vehículos de Cadenas del Ejército Español. Un siglo de Historia**». Quirón Ediciones. Valladolid, 2004.

Martínez Bande, José Manuel. «**La Guerra en el Norte**». Editorial San Martín. Madrid, 1969.

Mazarrasa, Javier de. «**Los Carros de Combate en la Guerra de España. 1936-1939**». Quirón Ediciones. Valladolid, 1998.

Molina, Lucas y Manrique, Jose M.ª. «**Los Hombres de von Thoma**». Quirón Ediciones. Valladolid, 2003.

Morales, M. «**La Guerra Civil en Guipúzcoa. Julio-Agosto 1936**». Librería Santarén. Valladolid, 1937.

Mortera Pérez, Artemio. «**Las Columnas Gallegas. El Socorro a Oviedo**». *Revista Española de Historia Militar*, números 33, 34 y 35.

Nagore Yárnoz, Javier. «**En la Primera de Navarra**». Ediciones Dyrsa. Madrid, 1986.

Olazábal, Ramón. «**Crónicas y Testimonios de la Guerra Civil en Euzkadi**». Inédito.

Pardo San Gil, Juan. «**La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (1936-39)**». Museo Naval (Diputación Foral de Guipúzcoa). San Sebastián, 1998.

Puddu, Mario. «***Carristi d'Italia in Terra di Spagna***». Tip. A. Nardini. Roma, 1965.

Salas Larrazábal, Ramón. «**Historia del Ejército Popular de la República**». Editora Nacional. Madrid, 1973.

Steer, George L. «**El Arbol de Guernica**». Ediciones Gudari, 1963.



26 de agosto de 1937. Los carros nacionales entran en Santander.

Centro izquierda: La campaña de Santander he terminado. Dos BA.6, tomados a los republicanos, aguardan su embarque en ferrocarril con destino a los centros de recuperación nacionales

Centro derecha: La 3.ª Compañía del Batallón de Carros de Combate, nacional, contaba durante la campaña de Asturias con un BA.6 tomado al enemigo.





Izquierda: El carro M, de la 3.ª Compañía del Batallón de Carros, fue alcanzado durante su avance por el Oriente de Asturias, perdiendo la rueda tractora y la cadena derechas.

Fotos inferiores: *Panzer* I *Ausf.* B de la 3.ª Compañía –vemos en primer término a los carros C (izquierda) y N (derecha)– avanzan en dirección al puerto de la Tornería.







Carros nacionales –en primer plano el carro E– en las proximidades de Cangas de Onís.





Un carro de la 3.ª Compañía a la espera de franquear una de las múltiples voladuras con que los asturianos intentaban ralentizar su progresión.



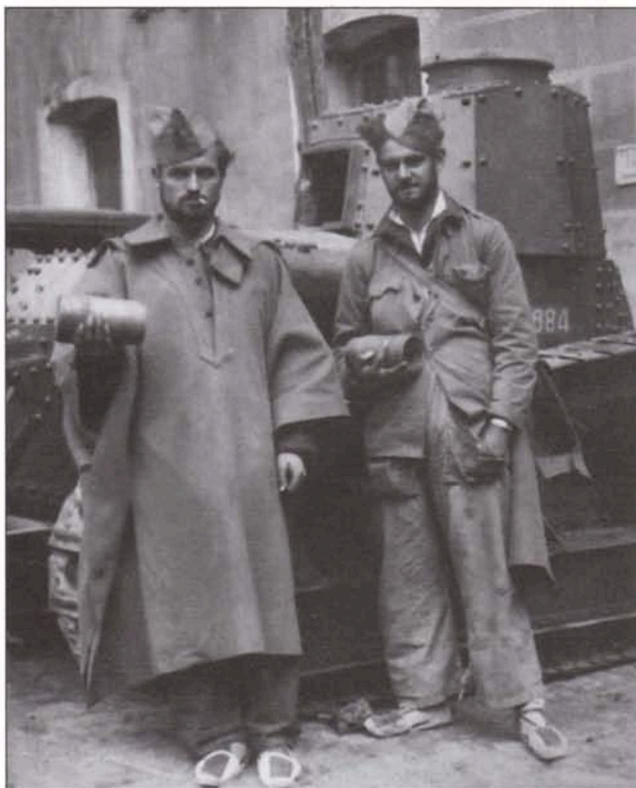
El personal de la 3.ª Compañía se fotografía frente a sus carros aparcados a la sombra de los árboles de la Plaza Nueva de Ribadesella. (Biblioteca Nacional.)

Abajo: Dos carros republicanos –el Renault n.º 27 y un Trubia/Naval– capturados por los nacionales, probablemente, en las inmediaciones de Infiesto.

Derecha: Octubre de 1937. La guerra en Asturias y en el norte ha terminado. El Trubia Serie A que había combatido en los últimos meses desde el Campo de los Patos continúa en su puesto, en la esquina S.O. de la Fábrica de Armas de Oviedo, donde es fotografiado por los vencedores.







El único carro Fiat 3000 –matrícula ATM 984– existente en España, presente en la Escuela Central de Tiro de Carabanchel en julio de 1936, se unió a la sección de FT.17 del Regimiento de Carros de Combate N.º 1, perdiéndose su rastro ya en los primeros meses de la guerra.



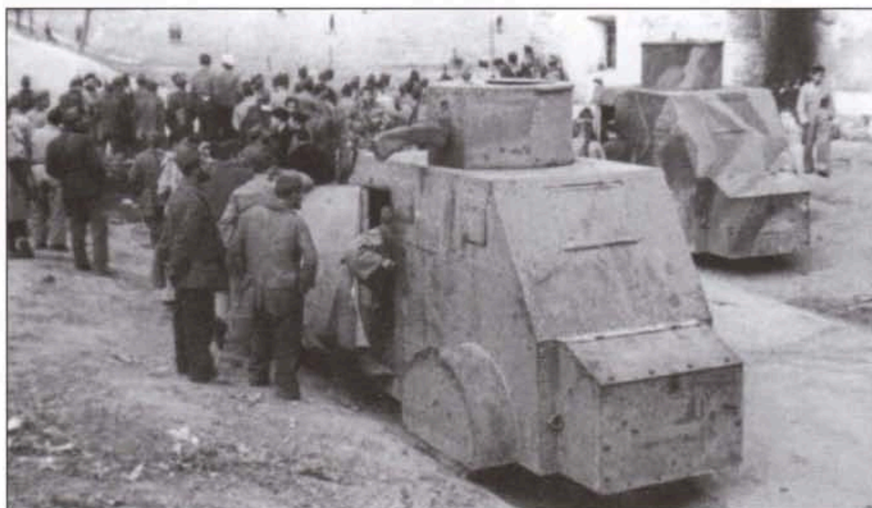
1 de agosto de 1936. Tropas del requeté andaluz desfilan ante un camión blindado tomado en Puente Genil, alistado, con toda probabilidad, en esa misma población.

Madrid, 20 de julio de 1936. Un blindado *Bilbao* y una 'bañera' de la Guardia de Asalto en la calle del Correo, entre la Puerta del Sol y la plaza de Pontejos, donde tenían su acuartelamiento.





Fotos inferiores: Los blindados *Bilbao* conocieron un empleo intenso y eficaz en los combates de la sierra madrileña y el valle del Tajo, en los que fueron utilizados tanto por los republicanos como por los nacionales, que llegaron a organizar una llamada «Compañía de Carros de Asalto», fundamentalmente con vehículos de este tipo tomados al enemigo.



Arriba: En el frente de Sigüenza tuvo lugar la última intervención conocida de un carro Schneider CA.1, encuadrado en la columna *«Jiménez Orge»*.



TEATROS DE OPERACIONES DE ANDALUCÍA Y CENTRO. 36/39

OBRAS CITADAS EXPRESAMENTE EN EL TEXTO

Academia de Ciencias de la URSS. Varios autores. «**La solidaridad de los pueblos con la República española**». Editorial Progreso. Moscú, 1974 (la primera edición, en ruso, es de 1972).

Arévalo Molina, Jacinto M. «**Los Trenes Blindados Españoles**». Ediciones Trea, S.L., Somonte (Gijón), 2003.

Aróstegui, Julio. «**Los Combatientes Carlistas en la Guerra Civil Española. 1936-39**». Fundación Hernando de Larramendi. Madrid, 1991.

Bargoni, Franco. «***L'Impegno Navale Italiano durante la Guerra Civile Spagnola. (1936-1939)***». Ufficio Storico Della Marina Militare. Roma, 1992.

Casado López, Segismundo. «**Así cayó Madrid**». Guadiana de Publicaciones S.A. Madrid, 1968.

Casas de la Vega, Rafael. «**El Alcázar**». G. del Toro Editor. Madrid, 1976.

Castells, Andreu. «**Las Brigadas Internacionales de la Guerra de España**». Editorial Ariel. Esplugas de Llobregat (Barcelona), 1973.

Conforti, Olao. «**Guadalajara**». Oikos-Tau Ediciones. Barcelona, 1977 (la primera edición, en italiano, es de 1967).

Coverdale, John F. «**La Intervención Fascista en la Guerra Civil Española**». Alianza Editorial. Madrid, 1979. (la primera edición, en inglés, es de 1975).

Durán, Gustavo. «**Una Enseñanza de la Guerra Española**». Ediciones Júcar. Madrid, 1980.

Cordón, Antonio. «**Trayectoria. Memorias de un Militar Republicano**». Editorial Crítica S.A. Barcelona, 1977.

Engel Masoliver, Carlos. «**El Cuerpo de Oficiales en la Guerra de España**». AF Editores. Valladolid, 2008.

Etchebéhère, Mika. «**Mi guerra de España**». Plaza & Janés. Esplugas de Llobregat (Barcelona), 1976.

Fábrica de Artillería de Sevilla. «**1936-1939. Memoria redactada por la Junta Facultativa del Establecimiento**». Sevilla, 1939.

Fernández-Trapiella, Francisco Javier. «**Una Gesta. La Defensa del Alcázar de Toledo**». Ediciones Ejército. Madrid, 1954.

García Mercadal, J. «**Aire, Tierra y Mar. II Año Triunfal**». Imprenta Heraldo de Aragón. Zaragoza, 1939.

García Mercadal, J. «**Aire, Tierra y Mar. Año de la Victoria**». Imprenta Heraldo de Aragón. Zaragoza, 1940.

Herrera Alonso, Emilio. «**Los Mil Días del Tercio de Navarra**». Editora Nacional. Madrid, 1974.

Howson, Gerald. «**Armas para España**». Ediciones Península. Barcelona, 2000 (la primera edición, en inglés, es de 1998)

Koblyakov, I. K. «***URSS, for Peace against Agresión, 1933-1941***». Editorial Progreso. Moscú, 1976.

Kowalsky, Daniel. «***Stalin and the Spanish Civil War***». Columbia University Press. Nueva York, 2004.

Lión, Raul; Silvela, Juan; y Bellido, Antonio. «**La Caballería en la Guerra Civil**». Quirón Ediciones. Valladolid, 1999.

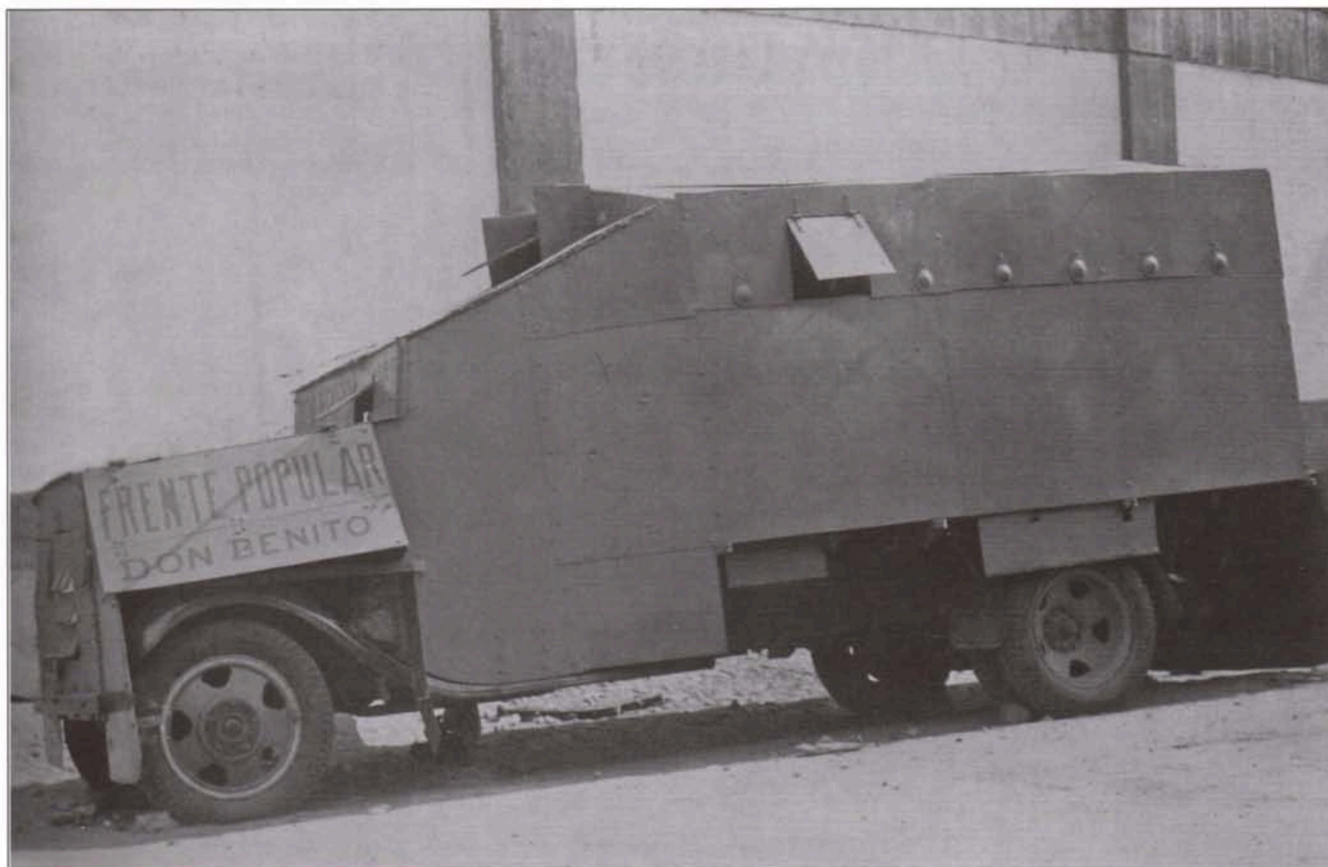
Líster, Enrique. «**Nuestra Guerra**». Editions de la Librairie du Globe. París, 1966.

Lojendio, Luis María de. «**Operaciones Militares de la Guerra de España. 1936-1939**». Montaner y Simón. Barcelona, 1940.



El Bilbao del capitán Gabriel Fuentes, que encabezó el asalto de los legionarios a la brecha de la puerta de la Trinidad, de Badajoz, el 14 de agosto de 1936, sufrió diversos daños que fueron reparados poco después en el taller de Dionisio García Lobo, sito en la carretera de Cáceres.

Camión blindado en Don Benito, capturado por los nacionales y expuesto ante la plaza de toros de Badajoz.



London, Artur G. «**España, España...**». Ed. Artia. Praga, 1965.

López-Muñiz. «**La Batalla de Madrid**». Editorial Gloria. Madrid, 1943.

Manrique García, José M.ª. «Algo más sobre los "Carros Italianos" en la Guerra de España (36-39)». Revista Española de Historia Militar, n.º 3.

Maristany González, José. «**La Pasarela de la Muerte de la Ciudad Universitaria**». Revista Ejército, n.º 15.

Martínez Bande, José Manuel. «**La Marcha sobre Madrid**», 1.ª Ed. Editorial San Martín. Madrid, 1968.

Martínez Bande, José Manuel. «**La Marcha sobre Madrid**», 2.ª Ed. Editorial San Martín. Madrid, 1982.

Martínez Bande, José Manuel. «**La Ofensiva sobre Segovia y la Batalla de Brunete**». Ed. San Martín. Madrid, 1972.

Martínez Bande, José Manuel. «**La Batalla de Pozoblanco y el Cierre de la Bolsa de Mérida**». Librería Editorial San Martín. Madrid, 1981.

Marín, Francisco, y Mata, José M.ª. «**Los Medios Blindados de Ruedas en España. Un Siglo de Historia**». Vol. I. Quirón Ediciones. Valladolid, 2002.

Marín, Francisco, y Mata, José M.ª. «**Carros de Combate y Vehículos de Cadenas del Ejército Español. Un Siglo de Historia**». Vol. I. Quirón Ediciones. Valladolid, 2004.

Marín, Francisco, y Mata, José M.ª. «**Blindados autóctonos en la Guerra de España**». Galland Books. Valladolid, 2008.

Mazarrasa, Javier de. «**Blindados en España. 1.ª Parte: La Guerra Civil. 1936-1939**». Quirón Ediciones. Valladolid, 1991.

Mazarrasa Javier de. «**Los Carros de Combate en la Guerra de España 1936-1939**». Quirón Ediciones. Valladolid, 1998.

Mera, Cipriano. «**Guerra, Exilio y Cárcel de un Anarcosindicalista**». Confederación General del Trabajo y Otros. Madrid, 2006 (la primera edición, de Ruedo Ibérico, es de 1976).

Mesa, José Luis de. «**Los otros Internacionales**». Ediciones Barbarroja. Madrid, 1998.

Mortera Pérez, Artemio. «**Los Medios Blindados en la Guerra Civil. Teatro de Operaciones del Norte. 36/37**». AF Editores. Valladolid, 2007.

Mortera Pérez, Artemio. «La Chenillette Saint Chamond. Una 'Familia' Frustrada». Revista Soldiers. N.º 79. Abril, 2002.

Mortera Pérez, Artemio. «La Voladura de la Carretera de Francia».Revista Historia y Vida, n.º 330.

Mortera Pérez, Artemio. «**Las Tres Batallas de Guadalajara**». AF Editores. Valladolid, 2007.

Mortera Pérez, Artemio, y Permuy López, Rafael. «**La Batalla del Jarama**». Quirón Ediciones. Valladolid, 2001.

Moscardó, José. «**Diario del Alcázar**». Ediciones Atlas. Madrid, 1943.

Nassaes, Alcofar (José Luis Infiesta Pérez). «**Los Legionarios Italianos en la Guerra Civil Española. 1936-1939**». Dopesa. Barcelona, 1972.

Núñez Calvo, Jesús N. «**General Varela. Diario de Operaciones. 1936-1939**». Almena Ediciones. Madrid, 2004,

Pignato, Nicola. «***Mezzí Corazzati e blindati. 1935-1939***». Gli Eserciti del Ventesimo Secolo, n.º 12. Curcio Periodici S.p.A. Roma, 1980.

Ramos-Izquierdo y Reig, Antonio. «Diario de un Testigo». Revista Ejército, n.º 399.

Regler, Gustav. «***The Great Crusade***». Longmans, Green and Co. Nueva York, 1940.





Noviembre de 1936. Los carros soviéticos T.26 recién llegados atraviesan las calles de Madrid –Plaza de Nicolás Salmerón (Atocha)– en dirección al frente, ya a las puertas de la capital.

Vagón artillero de uno de los trenes blindados puestos a punto en Madrid.

Fotos de la derecha: El blindado MC.36, tomado a los republicanos por las columnas del Sur, se incorporó en un principio a la Compañía de Carros de Asalto, aunque eventualmente fuera asignado a alguna de tales columnas en concreto, como la del teniente coronel Asensio, que indica el rótulo en las imágenes. Se conoce otra foto –que no se publica por su mala calidad– en que la inscripción lo asigna a la columna del comandante Castejón.





Enero de 1937. Carro Panzer I Ausf. A 'atrapado' en las inmediaciones de Aravaca.

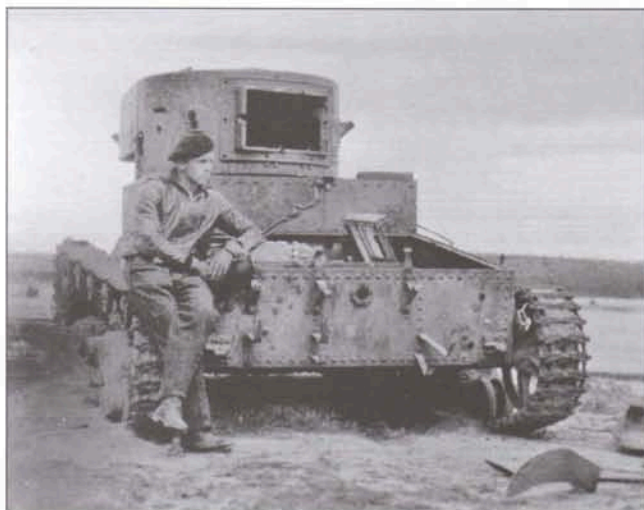




Noviembre de 1936. El general Varela se fotografía en Torrejón de Velasco, con su Estado Mayor, sobre un carro T.26 tomado a los republicanos.

6 de febrero de 1937. Un carro Panzer I Ausf. A desembarcando en el frente del Jarama desde un dique improvisado.





Carro T.26 abandonado por los republicanos, inutilizado, en Villa del Prado (Madrid).



Marzo de 1937. Carro T.26 republicano capturado durante la batalla de Guadalajara, a lo que parece, por carristas italianos que posan eufóricos sobre él.



25 de marzo de 1937. Un grupo de soldados nacionales, de distintos cuerpos y unidades, se fotografía en San Martín de la Vega sobre un T.26 recién recuperado y remolcado a la población.

Carros T.26 republicanos embarcados en un convoy de MZA con destino al frente andaluz.





Un miembro de la Legión Cóndor contempla unos autoametralladoras-cañón B.C. en servicio con el Ejército nacional. La presencia de cruces de Santiago en sus costados sugiere que se trata de una unidad de Caballería del Ejército del Sur.



Invierno del 1938/39. FT.17 de la Compañía de Carros Renault asignada al Ejército del Centro, republicano, aparentemente inutilizado o averiado.



Derecha: 28 de marzo de 1939. Madrid ha caído en poder de las tropas de Franco. Un soldado nacional se fotografía gozoso ante el Renault n.º 4 abandonado, inutilizado, en el frente de la Universitaria desde hacía mucho tiempo.

29 de marzo de 1939. Una columna de carros Panzer I cruza, entre aclamaciones del vecindario, un pueblo manchego durante la 'Ofensiva de la Victoria'. (Bundesarchiv 146-95-70-36a.)

Ribas de Pina, Miguel. «**El 11.º Ligero durante el Primer Año Triunfal**». Artilleros del 11.º Ligero en el Rgto. de Valencia núm. 21. Santander, s/a.

Romero, Luis. «**El Final de la Guerra**». Editorial Ariel. Barcelona, 1976.

Salas Larrazábal, Jesús. «**Guerra Aérea. 1936/39**». Tomo I. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas. Madrid, 1998.

Salas Larrazábal, Ramón. «**Historia del Ejército Popular de la República**». Editora Nacional. Madrid, 1973.

Sánchez del Arco, Manuel. «**El Sur de España en la reconquista de Madrid**». Editorial Sevillana. Sevilla, 1937.

Sanz, Ricardo. «**Los que fuimos a Madrid**». Ediciones Petronio S.A. Barcelona, 1977.

Tagüeña Lacorte, Manuel. «**Testimonio de dos guerras**». Ediciones Oasis. Méjico, 1973.

Universidad de Zaragoza. Varios Autores. «**La Guerra de Liberación Nacional**». Cátedra «General Palafox» de Cultura Militar. Zargoza, 1961.

Varios autores. «**Historia de la Cruzada Española**». Ediciones Españolas. Madrid, 1940-43.

Varios autores. «**Guerra y Patrimonio en el Frente Estremeño**». CEDER «La Serena». Indugrafic S. L. Badajoz, 2008.

Vega Viguera, Enrique de la. «**Sevilla y la Artillería**». Excmo. Ayuntamiento de Sevilla. Sevilla, 1974.

30 de marzo de 1939. Los carri veloci del C.T.V. entran en Alicante, entre vítores, por la entonces avenida de Durruti (actualmente, de la Constitución) –esquina Médico Pascual Pérez-plaza de Ruperto Chapí.





Milicianos sobre un blindado, primera versión de los construidos en los astilleros de la Unión Naval de Levante, bautizado con el nombre de «Juanita Rico».

Espectacular, pero escasamente eficaz, blindado de circunstancias realizado sobre un tractor oruga Benach O.P. 4.



Tractor Benach O.P. 4 blindado por la firma constructora Maquinaria Moderna de Construcciones y Obras Públicas S.A.E. de San Sadurní de Noya. La fórmula es poco más eficaz que la anterior, pero hay que reconocer que presenta un acabado bastante más refinado.



TEATRO DE OPERACIONES DE ARAGÓN, CATALUÑA Y LEVANTE. 36/39 (I) y (II)

OBRAS CITADAS EXPRESAMENTE EN EL TEXTO

Alcofar Nassaes, José Luis. «Los Carros italianos en la Guerra de España». Revista Medios Pesados, n.º 6.

Alexander, Robert J. «***The Anarchist in the Spanish Civil War***». Janus Publishing Company Ltd. Londres, 2007 (la primera edición es de 1999).

Alonso Alonso, Mariano. «De la Batalla de Teruel». Revista Ejército, n.º 174. Madrid, 1954.

Arévalo Molina, Jacinto M. «**Los Trenes Blindados Españoles**». Ediciones Trea, S.L. Somonte (Gijón), 2003.

Aroca Sardagna, José M.ª. «**Las Tribus**». Ediciones Acervo. Barcelona, 1972.

Artís Gener, Avelí. «**566 Brigada Mixta**». Ed. Juan Lliteras. Barcelona, 1975.

Aróstegui, Julio. «**Los Combatientes Carlistas en la Guerra Civil Española. 1936-1939**». Fundación Hernando de Larramendi. Aportes XIX, S.A. Madrid, 1991.

Aznar, Manuel. «**Historia Militar de la Guerra en España**». Tomo I. Editora Nacional. Madrid, 1958.

Aznar, Manuel. «**Historia Militar de la Guerra en España**». Tomo II. Editora Nacional. Madrid, 1961.

Aznar, Manuel. «**Historia Militar de la Guerra en España**». Tomo III. Editora Nacional. Madrid, 1963.

Blanco Lalinde, Leonardo. «Producción de Material Militar durante la Guerra Civil Española». Revista Española de Historia Militar, n.º 25/26.

Casas de la Vega, Rafael. «**Teruel**». Luis de Caralt, Editor. Barcelona, 1973.

Casas de la Vega, Rafael. «**Alfambra**». Luis de Caralt, Editor. Barcelona, 1976.

Castells, Andreu. «**Las Brigadas Internacionales de la guerra de España**». Editorial Ariel. Esplugas de Llobregat (Barcelona), 1974.

Cavero y Cavero, Francisco. «**Con la Segunda Bandera en el Frente de Aragón**». Editorial Heraldo de Aragón. Zaragoza, 1938.

Colmegna, Héctor. «**Diario de un Médico Argentino en la Guerra de España. 1936-1939**». Espasa Calpe S. A. Madrid, 1941.

Cordón, Antonio. «**Trayectoria**». Editorial Crítica S.A. (Grijalbo). Barcelona, 1977 (la primera edición, publicada en París, es de 1971).

Cruells, Manuel. «**Mayo sangriento. Barcelona 1937**». Editorial Juventud. Barcelona, 1970.

De Diego, Quintana y Royo. «**Belchite**». Editora Nacional. Barcelona, 1939.

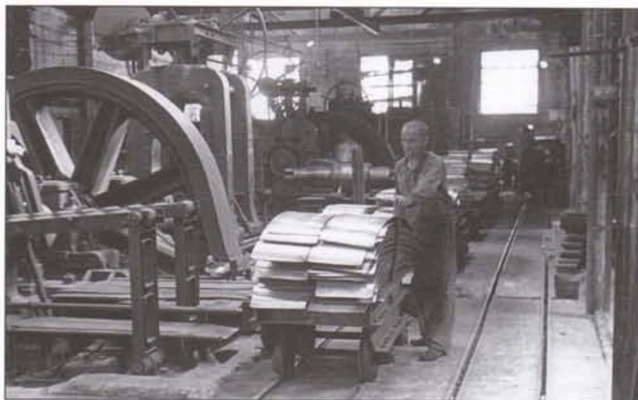
Delperrie de Bayac, Jacques. «**Las Brigadas Internacionales**». Ediciones Júcar. Madrid, 1978 (la primera edición, en francés, es de 1968).

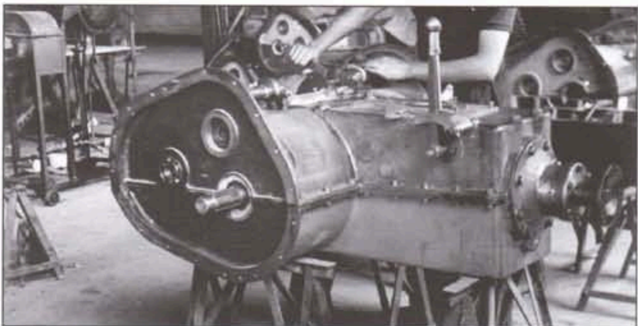
Eby, Cecil. «**Voluntarios norteamericanos en la Guerra Civil española**». Ediciones Acervo. Barcelona, 1974 (la primera edición, en inglés, es de 1969).

«El Servicio Militar de Ferrocarriles durante la Campaña de Liberación». Revista Red, Boletín del Centro de Transmisiones del Ejército, números 52-53-54. Madrid, 1952.

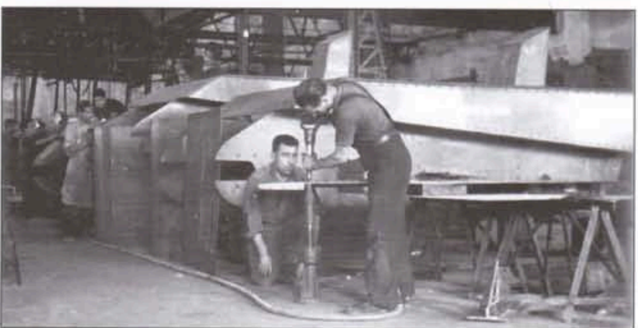
Engel Masoliver, Carlos. «**El Cuerpo de Oficiales en la Guerra de España**». AF Editores.Valladolid, 2008.

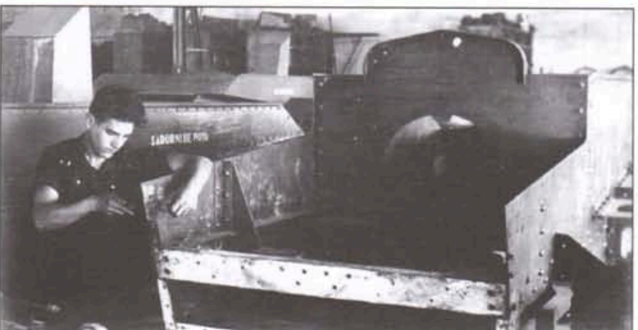
Estrada Vidal, Fernando. «**Los que estuvimos en la Batalla del Ebro**». Editorial E. Janzer. Barcelona, 1972.





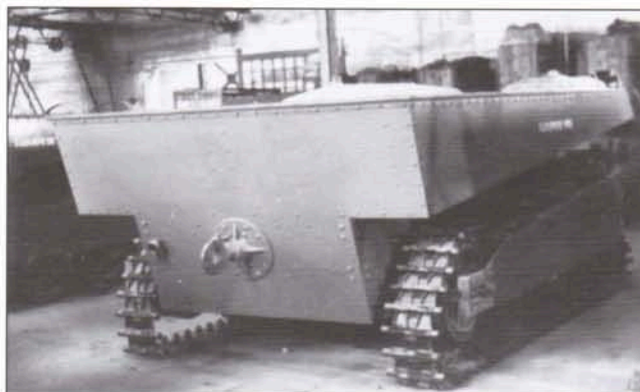


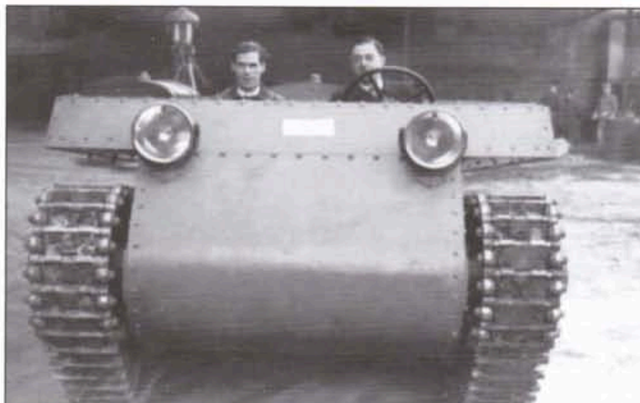




Las fotos de la página –salvo la inferior derecha– nos muestran el proceso de fabricación de la serie de 'tractores rápidos', primer modelo para remolque de artillería, que produjo la ahora Construcción Colectiva Sadurní de Noya. La última imagen de la serie nos muestra el vehículo acabado.







Blindado Escachamatas II casi terminado en los talleres de la Maquinaria y Metalúrgica Aragonesa, de Utebo (Zaragoza), donde fue alistado.



Gárate Córdoba, José María. «**Mil Días de Fuego**». Luis de Caralt Editor. Barcelona, 1972.

García Campo, Jesús. «**Sadurní de Noya, no sólo hubo un Carro**». Memorial de Caballería. 2.ª Epoca.

García Mercadal, J. «**Aire, Tierra y Mar. II Año Triunfal**». Colección Hispania. Imprenta Heraldo de Aragón. Zaragoza, 1939.

García Mercadal, J. «**Aire, Tierra y Mar. Año de la Victoria**». Imprenta Heraldo de Aragón. Zaragoza, 1940.

García Navarro, Antonio. «Singra. Un combate defensivo». Revista Ejército, n.º 20. Madrid, 1941.

García Pallasar, Joaquín. «**Progresos de la Artillería**». Revista **Ejército**, n.º 7. Agosto, 1940.

García-Valiño Marcén, Rafael. «**Guerra de Liberación Española (1938-1939)**». Imprenta Biosca. Madrid, 1949.

Herrera Alonso, Emilio. «**Los Mil Días del Tercio de Navarra**». Editora Nacional. Madrid, 1974.

Kemp, Peter. «**Legionario en España**». Luis de Caralt Editor S. A. Barcelona, 1975 (la edición inglesa, con título «***Mine were of trouble***», es de 1957).

Kowalsky, Daniel. «**La Unión Soviética y la Guerra Civil española**». Ed. Planeta De Agostini. Barcelona, 2005 (la primera edición, en inglés, es de 2003).

Lajo Cosido, Benjamín. «**La Fábrica del Sueño. La Industria de Guerra (1936-1939)**». 7 i Mig Editorial de Poesía S.L. Benicull de Xúquer (Valencia), 1999.

Latas Fuerte, Jaime. «Maquinaria y Metalúrgica Aragonesa y el Blindado Escachamatas». Revista Española de Historia Militar, n.º 37/38.

Líster, Enrique. «**Nuestra Guerra**». Editions de la Librairie du Globe. París, 1966.

Lojendio, Luis María de. «**Operaciones Militares de la Guerra de España. 1936-1939**». Montaner y Simón, S.A. Barcelona, 1940.

London, Artur G. «**España, España...**». Artia. Praga, 1965.

Longo (Gallo), Luigi. «**Las Brigadas Internacionales en España**». 2.ª Edición. Ediciones Era, S.A. Méjico, 1969 (la primera edición, en italiano, es de 1956 y la 1.ª, en español, de 1966).

Madariaga, Javier de. «**Las Industrias de Guerra de Cataluña durante la Guerra Civil**». Universidad Rovira y Virgili. Tarragona, 2003.

Madariaga, Javier de. «**Tarradellas y la Industria de Guerra de Cataluña (1936-1939)**». Editorial Milenio. Lérida, 2008.

«**Maquinaria, Construcciones, Tractores. Vda. De J. Benach**». San Sadurní de Noya, s/f.

Marín, Francisco, y Mata, José M.ª «**Los Medios Blindados de Ruedas en España. Un Siglo de Historia**». Vol. I. Quirón Ediciones. Valladolid, 2002.

Marín, Francisco, y Mata, José M.ª. «**Carros de Combate y Vehículos de Cadenas del Ejército Español. Un siglo de Historia**». Vol. I. Quirón Ediciones. Valladolid, 2004.

Marín, Francisco, y Mata, José M.ª. «**Blindados autóctonos en la Guerra de España**». Galland Books. Valladolid, 2008.

Martín Retortillo, Cirilo. «**Huesca vencedora**». Editorial V. Campo y Compañía. Huesca, 1938.

Martínez Bande, José Manuel. «**La Invasión de Aragón y el Desembarco en Mallorca**». Editorial San Martín. Madrid, 1970.

Martínez Bande, José Manuel. «**La Gran Ofensiva sobre Zaragoza**». Editorial San Martín. Madrid, 1973.

Martínez Bande, José Manuel. «**La Batalla de Teruel**». Editorial San Martín. Madrid, 1974.

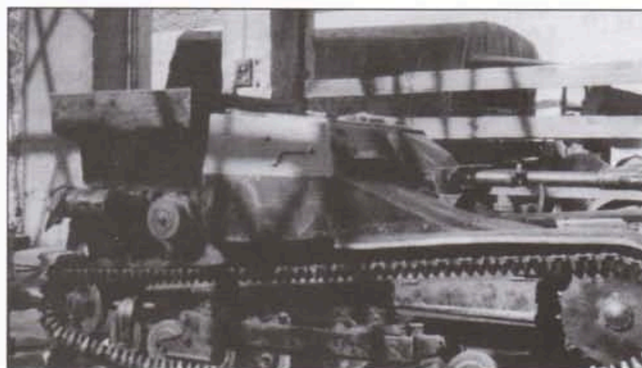
Derecha: Camión blindado por Material Móvil y Construcciones S. A. (anteriormente, Cardé y Escoriaza), de Zaragoza. El vehículo guarda diferencias –frontal, guardabarros...– con los dos realizados por la misma firma cuyas fotos ilustran el capítulo «Producción de Guerra. Primera Etapa» de esta obra.



Blindado Ebro –de la zaragozana Maquinista y Fundiciones del Ebro S.A.– en el frente de Aragón. La instantánea nos lo muestra acompañado por un autoametralladora ZIS/3HC, lo que sugiere una fecha posterior a junio de 1937 en que los nacionales capturaron los primeros vehículos de este tipo durante la ofensiva republicana contra Huesca.



Carro veloce lanzallamas con el depósito de líquido inflamable –proyectado y construido en España– sobre el propio vehículo. Adviértase como el citado depósito sobrepasa la altura de la casamata, lo que no ocurriría con los adoptados posteriormente en Italia.



Blindados Hispano Suiza, sexta variante (con torre de la quinta) participan en un desfile en Barcelona el 11 de septiembre de 1937.



Martínez Bande, José Manuel. «**La Llegada al Mar**». Editorial San Martín. Madrid, 1975.

Martínez Bande, José Manuel. «**La Batalla del Ebro**». Editorial San Martín. Madrid, 1978.

Martínez Bande, José Manuel. «**Los Asedios**». Librería Editorial San Martín. Madrid, 1983.

Martínez Bande, José Manuel. «**El Final de la Guerra Civil**». Librería Editorial San Martín. Madrid, 1985.

Mateo Marcos, Santiago. «**De la Batalla del Ebro**». Revista **Ejército**, número 18.

Mazarrasa, Javier de. «**Carro de Combate Verdeja**». L. Carbonell, Editor. Barcelona, 1988.

Mazarrasa, Javier de. «**Blindados en España. La Guerra Civil. 1936-1939**». Quirón Ediciones. Valladolid, 1991.

Mazarrasa, Javier de. «**Los Carros de Combate en la Guerra de España 1936-1939**». Quirón Ediciones. Valladolid, 1998.

Mesa, José Luis de. «**El Regreso de las Legiones**». García Hispan, Editor. S.L. Granada. 1994.

Mezquida y Gené, Luis María. «**La Batalla del Ebro**». Diputación Provincial de Tarragona. 1963.

Mezquida y Gené, Luis María. «**La Batalla del Ebro. Asedio y Defensa de Villalba de los Arcos**». Diputación Provincial de Tarragona. 1967.

Mezquida y Gené, Luis María. «**La Batalla del Ebro. Asedio de Tortosa y Combates de Amposta. Del Río Guadalupe al Gayá, con las Ocupaciones de Falset, Montblanch, Valls, Reus y Tarragona. (1938-39)**». Diputación Provincial de Tarragona. 1970.

Mezquida y Gené, Luis María. «**La Batalla del Segre**». Diputación Provincial de Tarragona. 1972.

Modesto, Juan. «**Soy del Quinto Regimiento**». Colección Ebro. Ediciones de la Librairie du Globe. París, 1969.

Molina, Lucas, y Manrique, José M.ª. «**Blindados soviéticos en el Ejército de Franco (1936-1939)**». Galland Books. Valladolid, 2007.

Molina, Lucas, y Manrique, Jose M.ª. «**Los Hombres de von Thoma**». Quirón Ediciones. Valladolid, 2003.

Molina, Lucas; Mortera, Artemio; y Manrique, Jose M.ª. «Tanques soviéticos para el Ejército Nacional (1936-39)». Revista Española de Historia Militar, n.º 33.

Moreno de Alborán y de Reyna, Fernando y Salvador. «**La Guerra silenciosa y silenciada**». Gráficas Lormo S.A. Madrid, 1998.

Mortera Pérez, Artemio. «El turbio 'affaire' del Jaron». Revista Española de Historia Militar, n.º 22.

Mortera Pérez, Artemio. «**Los Medios Blindados en la Guerra Civil. Teatro de Operaciones del Norte. 36/37**». AF Editores. Valladolid, 2007.

Mortera Pérez, Artemio. «**Los Medios Blindados en la Guerra Civil. Teatros de Operaciones de Andalucía y Centro (36-39)**». AF Editores. Valladolid, 2009.

Nassaes, Alcofar (José Luis Infiesta Pérez). «La Columna Italiana en el Frente de Huesca». Revista ***Historia y Vida,*** n.º 101.

Nassaes, Alcofar (José Luis Infiesta Pérez). «Los Carros Italianos en la Guerra de España». Revista Medios Pesados, n.º 6 – abril/junio 1982.

Novell Brú, Salvador. «**Los Requetés Catalanes del Tercio de Nuestra Señora de Montserrat en la Cruzada Española**». Editorial Casulleras. Barcelona, 1956.

Pérez, Adán. «**El Hundimiento del Castillo de Olite**». Ed. Aglaya. Cartagena, 2004.

Piazzoni, Sandro. «**Las Tropas Flechas Negras en la Guerra de España. 1937-1939**». Editorial Juventud, S.A. Barcelona, 1941.













Imágenes diversas de la actuación de los Panzer I del todavía Primer Batallón de Carros de Combate (el 12 de febrero pasaría a ser Bandera de Carros de Combate de la Legión) en la batalla de Teruel. La fotografía inferior nos los muestra entrando en la plaza; la del centro/arriba, un espectacular impacto en uno de los carros nacionales.

Pignato, Nicola. «***Mezzí Corazzati e blindati. 1935-1939***». Gli Eserciti del Ventesimo Secolo, n.º 12. Curcio Periodici S.p.A. Roma, 1980.

Piro de la Lama, Ángel. «La Motorización y la Mecanización de la Artillería» en Memorial de Artillería, septiembre 1934.

Puddu, Mario. «***Carristi d'Italia in Terra di Spagna***». Tip. A. Nardini. Roma, 1965.

Ries, Kart y Rig, Hans. «***The Legion Condor. A History of the Luftwaffe in the Spanish Civil War. 1936-1939***». Schiffer Publishing. Ltd. West Chester (Pennsylvania), 1992 (la primera edición, en alemán, es de 1980).

Roig, Serafí. «La Rendición de Capitanía General. Barcelona, 19 de julio de 1936». Revista Historia y Vida, Extra n.º 4.

Romero, Luis. «**Tres días de julio**». Círculo de Amigos de la Historia. Barcelona, 1967.

Romero, Luis. «**Desastre en Cartagena**». Ediciones Ariel. Esplugas de Llobregat (Barcelona), 1971.

Romero, Luis. «**El Final de la Guerra**». Ediciones Ariel. Esplugas de Llobregat (Barcelona), 1976.

Romersa, Luigi. «La Batalla de Cataluña. Un Punto de Vista Italiano». Revista Defensa, n.º 106.

Sagardía Ramos, Antonio. «**Del Alto Ebro a las Fuentes del Llobregat**». Editora Nacional. Madrid, 1940.

Salas Larrazábal, Jesús. «**Intervención extranjera en la Guerra de España**». Editora Nacional. Madrid, 1974.

Salas Larrazábal, Jesús. «**La Guerra de España desde el Aire**». Ediciones Ariel. Barcelona, 1969.

Salas Larrazábal, Jesús. «**Guerra Aérea. 1936/39**». Tomo III. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas. Madrid, 2001.

Salas Larrazábal, Jesús. «**Guerra Aérea. 1936/39**». Tomo IV. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas. Madrid, 2003.

Salas Larrazábal, Ramón. «**Historia del Ejército Popular de la República**». Editora Nacional. Madrid, 1973.

Sanromá, Juan. «Tanques en el Segre». Revista Historia y Vida, n.º 112.

Tagüeña Lacorte, Manuel. «**Testimonio de dos guerras**». Ediciones Oasis. Méjico, 1973.

Varios autores. «**Historia de la Cruzada Española**». Ediciones Españolas. Madrid, 1940-43.

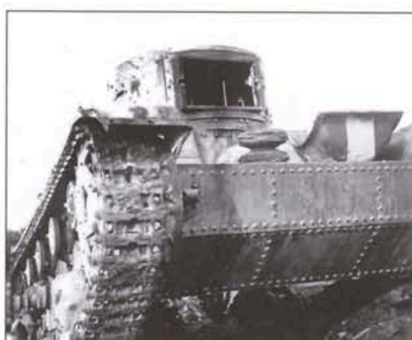
Vicente Marco, Blas. «**La Batalla de Javalambre**». Ayuntamiento de Manzanera, 2010.

Vigón Suerodíaz, Jorge. «**Cuadernos de Guerra y Notas de Paz**». Instituto de Estudios Asturianos. Oviedo, 1970.



Panzer I del Primer Batallón de Carros de Combate entrando en Teruel.





Un militar de la Legión Cóndor examina un T.26 tomado a los republicanos. Ostenta la bandera nacional en la torre e, incluso, en el escudo caído, pero su número –399– toscamente garabateado, como fue habitual en algunos de los carros republicanos empleados en la batalla de Teruel, sugiere que se trata de un carro capturado.



Carros T.26 en servicio con el Ejército nacional aguardan al amparo del muro de una corraliza el momento de su intervención en la ruptura del frente de Aragón en marzo de 1938. La imagen está tomada en el mismo lugar de la fotografía central de la página 6–.



Actitud y uniformidad notablemente relajadas de los tripulantes del T.26 nacional n.º 13 en un descanso durante la ofensiva de Aragón en la primavera de 1938. Las prendas, más bien de abrigo, que llevan permiten datar la foto en los primeros momentos de la batalla, en los que aún reinaba un tiempo notoriamente frío.

Derecha: Columna de carros Panzer I avanzando por tierras de Aragón durante la ofensiva que los llevó hasta el Mediterráneo en la primavera de 1938.



En abril de 1938, durante la ofensiva hacia Valencia, combatiendo por tierras de Teruel, los carros del 1.er Grupo de la Bandera de la Legión, adscritos al C. E. de Castilla, comenzaron a ensayar los símbolos tácticos que, a finales de año, serían de empleo reglamentario; como estos rombos con la mitad superior blanca y la inferior roja que identifican a la 1.ª Sección de la 3.ª Compañía.





Carri veloci del Raggruppamento Carristi del C.T.V. en un aeródromo de campaña, base de una unidad de Heinkel He 111.